

LE MARIN, le PORT et L'ESCALE

Quelques souvenirs et impressions d'escales d'un marin long-courrier durant les années 1957 à 1987

Introduction

Voici deux ans, lors du colloque sur les équipages de navires qui s'est déroulé sur l'île de Tatihou, nous avons brièvement évoqué la vie des marins embarqués au "commerce", et plus particulièrement à bord des long-courriers de la Compagnie Louis-Dreyfus. C'est avec les navires de cette compagnie, que nous allons encore vagabonder aujourd'hui.

Je vais essayer, à travers quelques souvenirs personnels, de montrer quelle fut l'évolution de nos relations avec les ports, entre les années 1950 et 1980. Les techniques du transport maritime, donc les opérations commerciales qui en découlent, ont considérablement évolué durant cette période. Les changements des sites portuaires, et ceux de la durée des séjours des navires en escales modifient les coutumes de vie et de travail de leurs équipages dans les ports.

Le jour de son premier embarquement, le jeune marin rompt avec les liens familiaux et sociaux qui ont, jusqu'alors, balisé sa vie. Il a monté la "coupée", cette interminable échelle branlante, trait d'union du monde maritime et de celui de la terre. Il a défait et rangé son sac, à bord de "son" navire. Sa vie et son travail seront rythmés en deux temps par la mer et le port. L'escale restera le projet, un rêve permanent durant les jours de mer.

Voilà cinquante ans la ville et le port sont encore intimement liés. C'est un monde plein de vie. Notre apprenti marin conditionné par le milieu social et culturel auquel il appartient, va découvrir la cité et son port, allant de surprises en découvertes. Un ami, devenu commandant par la suite, m'avait confié qu'à son premier embarquement à Anvers, passant dans un quartier proche de la cathédrale, il avait été touché par l'exquise politesse, que lui manifestaient des dames assises derrière leurs fenêtres.... Par la suite, sa curiosité va devoir aller vers la pratique de son métier laissant une place de moins en moins importante à son intérêt pour le port.

La tradition populaire, le roman et le cinéma, n'ont généralement retenu de la rencontre de l'homme de mer avec la terre, durant l'escale, que le mythe de l'aventure et de la débauche. Honnêtement, il y a peut-être là une touche de vérité, tant que la constitution physique, qui accompagne l'irresponsabilité de la jeunesse, reste solide. Entre l'époque de sa folle jeunesse, et la fin de sa carrière, tout au long des escales la relation avec le port évoluera avec l'âge, et les responsabilités professionnelles et familiales de notre marin.

Dans les films et les livres baignés par le romantisme portuaire, le marin ne semble jamais être embarqué pour le service du navire. Le romancier qui plonge ses "héros" dans un océan d'aventures, oublie que, dans la réalité et en prenant de l'âge, ceux-ci sont raisonnablement fatigués le soir après la journée de travail dans les machines, ou dans les cales. Ils n'ont pas forcément envie d'aller à terre pour faire rêver le lecteur avec leurs exploits. L'heure de l'embauche oubliée, le quart négligé, l'appareillage raté pour causes d'aventures, sont rarement du goût de l'armateur, qui en général n'a pas la fibre romantique.

C'est, aussi, bien souvent une question de caractère : un maître d'équipage, m'a assuré n'avoir jamais mis les pieds à terre durant toute sa navigation, autrement que pour aller vérifier les aussières sur le quai, et surveiller la peinture de la coque par les matelots. Selon l'âge et les caractères, et sans doute bien d'autres paramètres plus mystérieux, l'escale, fait encore rêver, dans les années 1950 et même bien après...

Quelques souvenirs

Fin aout 1957, le premier ordre d'embarquement reçu de la compagnie, me précise de rejoindre le navire " ROBERT-LD " à Anvers. N'ayant alors jamais été à Paris, l'expédition m'apparaît, elle, pleine d'aventures. Enfin, au petit matin je découvre le long d'un quai, presque en pleine ville, ce magnifique cargo de 10.000 tonnes qui arrive d'Amérique du Sud.

Le soleil frais et laiteux des fins d'été du Nord éclaire les docks et l'austère château médiéval du Steen tout proche. Mats de charge et grues s'agitent et piochent dans les cales des navires amarrés tout le long des quais. L'activité est intense.

Mais l'heure n'est pas à la contemplation, et le bleu de travail aussitôt vêtu je rejoins l'équipe des mécaniciens affairés autour du moteur. Une nouvelle vie commence. Pendant les repas, j'écoute émerveillé, les conversations évoquant les escales et rencontres faites dans ces ports d'Argentine et du Brésil durant ce dernier voyage.

Après deux jours de déchargement, c'est l'appareillage pour les ports du Nord. Les manœuvres interminables de descente de l'Escault, les écluses immenses, l'estomac qui à 4 heures du matin renâcle pour digérer les vapeurs d'huile et de fuel, le petit clapot de la mer du Nord, voici Rotterdam, les premières brumes, Amsterdam, et quelques jours plus tard, le port du bout du voyage : Hambourg.

Cette navigation particulière, dite de la "tourné du Nord, est pénible, surtout en hiver, pour les "gens du pont". Les opérations commerciales liées aux escales rapprochées, les nombreuses heures de manœuvres de nuit, dans les chenaux de la Mer du Nord, et les rivières qui permettent d'accéder à ces grands ports ne permettent aucun repos. Les mécaniciens de quart au poste de manœuvre du moteur, sont plus favorisés par la température...

Durant une quinzaine de jours, le "Robert LD", long de 150 mètres, se faufile dans les bassins, de ces ports si riches en histoire, dont certains sont presque au milieu de la ville.

Hambourg : les navires sont amarrés en rivière, en longues files sur les "Ducs d'Albes", ces constructions en pilotis de bois enfoncés au milieu de l'Elbe. Les grains des grandes plaines argentines, sont aspirés dans les cales, et rejetés dans celles des péniches qui remonteront le Rhin. Elles accostent et appareillent jours et de nuits, de chaque bord du navire. Le vacarme rageur de leur moteur accompagne la respiration puissante et rythmée des aspirateurs à blé, animés par une machine à vapeur.

Pour descendre à terre, il faut héler les "Spido". Ces vedettes à passagers manœuvrent d'un cargo à l'autre, se faufilent entre les péniches, les remorqueurs avec leurs chalands, les navires montants ou descendants. Les embarquements et débarquements ne sont pas toujours simples. Je n'oublierai jamais avec quelle dextérité, l'hanséatique géant qui officiait à l'avant de l'une de ces vedettes, avait récupéré notre maître d'hôtel tombé dans l'Elbe . Il embarquait un matin gris et froid de décembre et ne voulait pas lâcher ses valises qui avaient une tendance marquée à vouloir couler.

Enfin le chargement est fini, les dockers s'en vont, les panneaux de cales sont fermés ,la coupée remontée à bord. Le bateau est prêt pour la descente vers l'Amérique du Sud. Sur une lettre adressée à mes parents, j'écris que nous avons en cale, 80 moissonneuses-batteuses venant de Hongrie, des camions, des tracteurs, des lingots de plomb, cinq tonnes de montres, sept de machines à écrire, de la ferraille, des machines-outils, du fil de fer barbelé, de l'outillage pour les dentistes etc...etc . C'est encore l'époque du "divers", de "l'épicerie". Véritable casse-tête pour le second capitaine qui établit son plan de chargement, et de livraison pour tous les ports du Sud, de Natal à Buenos Ayres.

Avec le tramping, la fréquentation de ports plus ou moins bien outillés souvent saturés dans cette période de "reprise" après la guerre, permet quelquefois des escales d'assez longue durée. Mais alors que font les mécaniciens au port, quand l'hélice ne tourne plus? Et bien, ils pratiquent les visites d'entretien ! Le séjour à quai devient alors une course contre la montre, une frénésie de démontages, de changements de pièces, de réparations, de modifications, à tel point, qu'il nous semble quelquefois ouvrir ces moteurs, ces pompes, ces compresseurs pour voir pourquoi ces machines tournent encore aussi bien. <<Ca leur fait prendre l'air!>> disent les mécaniciens désabusés.

L'escale transforme la machine en une immense ruche pleine d'huile, de graisse, de fuel , de bruits furieux de coups de masse ,de chaînes de palans. Pendant dix heures par jour, il n'y a plus assez de clés, de marteaux, de pinces, pour tout le monde. Que l'escale dure deux ou trente jours, qu'il fasse 20° ou 45° c'est la même chose : il n'y a pas de fin, personne ne mollit, du novice-machine au chef-mécanicien !

Vers six heures du soir, quand tout va bien, ce sera la ruée à terre pour ceux qui ne sont ni de quart, ni de service. La douche effaçant toutes traces de fatigue, les plus vaillants ne reviendront que pour l'embauche, le lendemain matin.

Comme nous l'avons dit plus haut, seule la jeunesse pouvait permettre de vivre de telles escales. Les journées de travail étaient toujours harassantes, mais les promesses du soir donnaient une atmosphère très particulière, j'oserais dire exaltante , que je n'ai jamais retrouvée par la suite. Le vécu de la veille rejoignait le projet du lendemain et ravivait l'éclat des yeux brûlés par la sueur et la fatigue.

Ce sont plus particulièrement les images, les odeurs, les musiques de ces ports d'Amérique du Sud, de Recife à Buenos - Ayres qui me reviennent à la mémoire .

Buenos-ayres... les cales sont complètement vidées de leurs produits manufacturés européens. Le chargement de retour peut commencer. Il faut alors remonter le Rio Parana pour atteindre après deux jours de navigation dans la pampa, les silos de Rosario, Santa Fé ou Puerto-Acevedo, où nous sommes amarrés dans les roseaux de la berge du fleuve.

Le tirant d'eau de ce fleuve ne permettant pas l'embarquement du chargement total, il faudra au retour compléter à Buenos Ayres. Dans le Puerto-Nuevo, le soir, quand les dockers en blouses grises sont rentrés chez eux, les matelots font les acrobates dans les silos, pour attraper quelques-uns des milliers de pigeons. Les parfums des grains s'estompent, celui

des viandes si tendres grillant sur les feux de bois dans les rues aussi, et je ne me souviens plus non plus de celui de Maria, de Cordoba. La rue du "25 de Mayo" existe -t-elle toujours ?

La traversée du Rio de la Plata est courte. Montévideo , les peaux de vaches pliées dans le sel, des tripes en futs de bois, Porto-Allègre, Victoria, du miel, des ballots de tabac, du café, Bahia do Brasil, les troncs de bois précieux de l'Amazone chargés en pontée. Les séjours dans ces ports pleins de vie enchantent les équipages, jeunes dans leur grande majorité, et sans soucis.

Une très courte journée d'escale à Dakar, le temps de prendre du combustible et quelques moteurs d'avions renvoyés pour visite technique à Air-France, et en route pour Casablanca, Bordeaux et le Nord. A Dakar le temps est compté. Personne ne va à terre, mais le commerce local s'installent sur le pont. Ces artistes, peintres, sculpteurs de statues en faux ébène, et marchands, doivent, à l'heure de l'appareillage, effectuer une retraite rapide sur le quai, sous les imprécations du bosco.

Dans tous les ports d'Afrique, du Japon, des Indes et mille autres lieux, le petit commerce prospère à bord, le temps de l'escale. Là , l'artisanat local empaqueté en feuilles ou en jonc tressé, en carton, dans des chiffons, est déballé à même le pont, dans les coursives, ou sur les tables du réfectoire, L'exotisme vient vers le marin. La pacotille est achetée dans un concert de palabres. Ce marin, qui péroré au milieu de ses collègues, est intimement sûr d'avoir fait la bonne affaire et roulé le marchand. Plus tard les bibelots exotiques, dont l'âme se sera envolée, seront fièrement conservés sur un coin de buffet. Ils évoqueront les voyages lointains de sa jeunesse. Ah ! quelles aventures...

Maintenant, dans chaque village de France, un magasin vend tout l'artisanat des ports de toutes les mers. La mondialisation brise les beaux rêves des vieux marins en retraite.

L'arrivée au port, et l'accostage, sont des moments plein de promesses. Accoudés aux rambardes , ceux qui ne sont pas de quart, évaluent l'aspect des quais avec des airs de conquérants. Les projet fleurissent. Les plus anciens, qui ne vont plus à terre... racontent aux jeunes.

Chahuté par les remorqueurs, le navire est mis à quai. Dans beaucoup de ports, à cette époque, ces vaillants petits bateaux chauffent encore au charbon. Dans leur agitation le long du bord pendant les manœuvres, les gaz de leur cheminée aspirés par nos ventilateurs sont gracieusement refoulés dans le compartiment machine. Ce parfum de charbon brûlé reste lié aux escales de ma jeunesse.

Des chocs contre la coque alertent les mécaniciens qui ne savent, ni ne voient jamais rien. <<Ah ! le navire est à quai >>. Enfin l'ordre "terminé pour la machine" grelotte à la sonnerie du transmetteur d'ordres. Les vannes sont fermées, les circuits isolés, purgés, le cahier de manœuvres rempli. On va commencer les démontages, un mécanicien grimpe rapidement les échelles pour aller aux nouvelles et... au courrier.

Le vacarme de la coupée affalée sur le quai retenti jusqu'à nous. C'est avec une certaine amabilité obséquieuse, que les matelots observent la montée à bord de "Monsieur L'AGENT". La mise en place d'un tapis rouge virtuel sur les marches de cette coupée devient palpable. C'est un homme important dans la vie du bord.

Et pourtant il est arrivé que cet agent si respectueusement désiré manque de passer par-dessus bord, poussé par un équipage rendu soudain furieux à l'annonce que lui ou son aide avaient oublié le courrier ! Celui-ci reste un chapitre important de l'escale. La distribution des lettres est le point d'orgue de l'arrivée à quai, que ce soit après une semaine de route ou 45 jours de mer !

Dans les années 1950 l'acheminement de ce précieux courrier, reste sans faille dans la plupart des pays du monde. Hélas , avec le progrès, l'acheminement de ce courrier ne cessera de se dégrader...

Mais pour montrer qu'il ne faut jamais désespérer de personne, nous rappellerons, sans méchanceté, la distraction d'un lieutenant, qui dans un port anglais, allait porter le courrier à terre. Devant une poubelle destinée aux vieux papiers, marquée "litter", il fait rapidement un amalgame des noms... et y jette les "letters". Il ne réalisera sa bévue, qu'à son retour à bord. Les lettres, grâce à la conscience professionnelle des éboueurs anglais sont bien arrivées en France

Le pilote, apporte quelquefois le courrier. C'est le personnage clé de la rencontre du navire avec le port. Il va aider ce navire et les hommes à regagner les quais, et à la fin de l'escale, à les quitter.

La durée et la nature de l'escale sont soumises à de nombreux paramètres sur lesquels le marin n'a, évidemment, aucune prise. Celui-ci, qui n'a pas acheté un billet à l'armateur pour être dorloté par des gentils organisateurs, oublie quelquefois qu'il est là, surtout pour entretenir le navire et le mener avec sa cargaison en bon état, d'un point à un autre.

En 1969, allant de Baltimore vers le Pakistan, par le Cap de Bonne-Espérance avec un chargement de blé, nous devons faire le plein des soutes à Antigua. A notre arrivée, l'île se découpe dans le soleil couchant, le parfum de la terre nous arrive à pleine bouffées. Je vois les "nettoyeurs", qui n'avaient pas soixante ans à eux trois, monter sur le pont, les yeux pleins de rêves et "gréés-régates" pour bondir à terre... Les malheureux sont démoralisés avant l'arrivée à quai, au moment où je leur demande de se remettre en bleu pour disposer les tuyaux d'embarquement de fuel.. C'est leur premier voyage, et la déception brise immédiatement leur vocation. L'un d'eux m'a téléphoné voici quelques années : il était colonel de gendarmerie.

Il est une forme d'escale dont on ne parle que très rarement et qui est pourtant un moment très apprécié du marin : c'est le séjour sur rade . En général l'attente passée au mouillage reste relativement courte. Le moteur est stoppé, mais paré à appareiller, aucun gros travail de démontage ne peut être entrepris . Tout est calme. C'est le repos après la traversée, et ce n'est pas encore l'agitation de l'escale.

En attente sur des rades abritées, il nous arrive de rendre visite, avec une embarcation du bord, à des collègues d'un navire étranger mouillé à peu de distance. Onze jours de mouillage sur rade de Karachi et les rencontres avec un équipage grec, nous laissent un souvenir impérissable.

Les opérations commerciales se déroulent aussi souvent sur rade. En 1958 c'est encore à la pelle, au mouillage à Torre-Vieja, petit port de pêche à côté d'Alicante que le sel est chargé pour Yokohama , dans les cales du Léopold-LD. Une armée de dockers charge 7000 tonnes minerai de fer à Calcutta en un mois, toujours à la pelle et au couffin dans la chaleur et l'épaisse poussière qui rougit les wagons, le bateau, les hommes et leur caractère.

C'est à à Cocanada dans le sud de l'Inde que le chargement devra être complété. Ce port ne restera qu'un nom, car, mouillé très au large, nous ne verrons qu'une ligne à l'horizon. Durant trois semaines les 3000 tonnes de minerais, complément du chargement, arrivent à bord de petits voiliers. Et comme le vent ne souffle pas tous les jours, nous pouvons armer la baleinière et pratiquer officiellement des exercices de sauvetage, et aussi aller le soir, rendre visite aux mécaniciens d'un cargo suisse. Le prétexte sont des discussions techniques : nous avons le même type de moteur, un Sulzer. Mais nous n'avons pas de bière Tuborg dont leurs frigos regorgent...

1959 c'est encore l'époque où les armateurs de Hong-Kong n'inondent pas encore le monde de leurs conteneurs, une procession de jonques de toutes tailles, armées en famille, apportent, les colis à expédier. C'est un défilé incessant le long du bord. Nous ne pourrions pas aller à terre, mais la richesse du spectacle de la rade nous éblouit pendant quelques jours.

Dans les années 1980, mouillés à Malili, une petite baie de l'île de Macassar, notre cargaison de soufre est déchargée sur des chalands. Ceux-ci, disparaissant dans la jungle, remontent une rivière vers une destination inconnue. Grâce aux embarcations locales et à la gentillesse de leurs équipages, nous pouvons rencontrer sur les berges de cette rivière, une Indonésie bien éloignée de celle des villes.

Même ce mois, vécu au mouillage très au large de Newcastle, le port du charbon australien, pour cause de grève des mineurs, puis des chemins de fer, puis des dockers enfin des pilotes, nous laissera un souvenir de calme précédant l'agitation des courtes heures de l'escale.

L'évolution des transports

Dès la fin des années 1950, une ère nouvelle de rapidité et d'efficacité commence à bouleverser le transport maritime. En 1961, la compagnie rompt partiellement avec sa coutume du tramping traditionnel, pour l'armement de gros vraquiers: minéraliers et charbonniers. Ceux-ci accostent dans des bassins fraîchement creusés dans des ports immenses situés à des kilomètres de toute civilisation. Ces grands navires ne sont que des caisses sans moyens autonomes de chargement ou de déchargement. Les opérations commerciales sont alors pratiquées par "la terre" Les grues et les puissants portiques sont manoeuvrés par quelques rares dockers.

Venant de ces cargos transportant du "divers" à travers le monde, habitués aux escales multiples et variées, les équipages, vouent alors aux enfers, ces obsédés des records de vitesse de déchargement. Ceux-ci ne semblent être payés que pour empêcher les marins d'aller à terre....Cet étrange ressentiment, brutal et totalement irrationnel, est perçu avec force, du moins à l'ouverture du trafic, nouveau pour nous, du transport de minerai de fer pioché dans le désert de Mauritanie, et rapporté aux aciéries d'Usinor, perdues dans les dunes dunkerquoises

Cette mauvaise humeur est due, autant à l'extrême rapidité du séjour au port de Dunkerque alors en pleine extension, qu' à l'éloignement et l'impossibilité d'aller vers la ville. Le désert mauritanien ou le triste paysage des ports du Libéria, à l'autre bout de la route ne modifient pas les couleurs de la monotonie de cette navigation. Sur ces navires, seul, un homme de panneau donne ses ordres au grutier qui est tout là-haut dans son portique . Cette espèce de communauté de travail entre "le bord" et les dockers, ce monde quelquefois orageuse qui existait sur les navires chargés de marchandises diverses disparaît.

Il nous souvient d'algarades assez vives entre l'équipage et les quelques employés d'Usinor, les forcenés du tonnage déchargé, mais aussi avec le représentant de l'Agence commerciale venu un soir de 24 décembre faire signer les papiers avant l'appareillage, c'était aussi à Dunkerque. L'impression générale était que les gens de terre voulaient nous chasser du quai pour être tranquilles durant les dimanches et fêtes...

Accostés dans ces endroits loin de tout, si tristes et désolés que sont ces nouveaux ports, nous ne réalisons même pas qu'y rester une semaine serait encore pire que les 8 à 10 heures de "planche", selon le terme ancien, nécessitées par les opérations commerciales. C'est à partir de ces années que nous prenons conscience d'une dégradation de la vie au port, de la vie à bord.

Avec une certaine nostalgie nous voyons disparaître les beaux cargos à cinq cales et mats de charge, avec le château-milieu, au profit de navires à grues plus longs, plus larges, dont le château est relégué à l'arrière, là où ça vibre. Puis, des vraquiers à panneaux de cales à grande section, sont construits dans les années 1970-80. Servis par des portiques roulants sur les ponts, manoeuvrés par l'équipage, ils sont adaptés aux chargements et déchargements dans des ports ou mouillages isolés: bois et pâtes à papier des forêts canadiennes ou chiliennes, engrais pour la Nouvelle-Zélande.

Quelques réflexions

. En vérité, s'il y a un dur moment dans la vie du marin de commerce, c'est bien le séjour au port ! L'escale est une rupture entre ces deux mondes, que sont la mer et la terre. Elle perturbe la vie du bord qui au large est réglée par les quarts. Pour le marin, le séjour à quai signifie, la plupart du temps un surcroît de travail pratiqué dans une extrême agitation et des horaires qui n'en sont plus. Le navire est soudain la proie d'une nuée de personnages exigeants, accourant de tous côtés à la fois : services techniques de la compagnie, administrations et services portuaires, agents consignataires des chargeurs, dockers, shipchangers et camions de provisions, citernes d'huile, chalands à combustibles, contre-maîtres et ouvriers des chantiers etc, etc.. Avec ces escales très courtes, nous arrivons à un paradoxe de taille, assez peu compris des terriens: c'est avec soulagement que, officiers et équipages voient le port tant désiré disparaître dans les remous de l'hélice....C'est la dérive du rêve

Si ce port que nous espérons tant durant la traversée, est bien la césure indispensable pour conserver un certain équilibre dans cette vie, la hâte d'en partir n'en n'est pas moins grande. Le temps nous manque pour présenter un exposé sur les rêves et frustrations des marins jamais satisfaits, affairés dans les coursives, questionnant sans cesse : << quand est ce qu'on part?... où est-ce qu'on va ?...>> Le marin attend. Il attend l'arrivée à quai, il attend l'appareillage. En mer il attend les congés, à terre il attend l'embarquement.

La mise au point de navire spécialisé raccourcit considérablement la durée des séjours au port. Le "conteneur" modifie complètement le transport du "divers" en cales, que nous avons connu. Ce changement radical dans le transport mondial a provoqué une révolution comparable à celle qui a agité les dockers de Rouen dans les années 1930 : le commencement de l'abandon du transport du vin en barriques au profit du vrac en citernes.

Les escales de quelques heures dans de nouveaux bassins immenses construits loin des cités portuaires et vides de dockers, ne sont plus qu'un moment de tension extrême pour les équipages réduits de ces navires. Il arrive que le hasard d'un transport apporte un moment rare, comme ce séjour à Bangkok du "Cetra-Norma", pour charger 70.000 tonnes de tapioca à destination d'Hambourg. Durant un mois, un village entier de dockers avec femmes et enfants, fumerie d'opium et...pas de toilettes, s'est établi sur le pont du navire

Conclusion

Le "progrès" a fait son chemin. En 1986, accosté à un appontement dans la savane, à Richard's Bay, en Afrique du Sud, le tapis roulant déverse dans les cales ses quatorze mille tonnes de charbon à l'heure.

Nous n'aurons aucun regret au moment du départ, et ce sera avec joie que nous reprendrons la mer, ne rêvant même pas à Kobé où ce charbon sera déchargé . Cette escale rapide dans un univers sans âme, a encore moins d'attrait qu'une station—essence sur l'autoroute. Puis c'est la descente vers l'Australie et fin février 1987, le "CETRA SAGITTA", accoste à Donges . C'est la dernière escale et, pataugeant les pieds dans le charbon, une valise dans chaque main, je m'en vais recommencer une autre vie "à terre ".

Il m'arrive quelquefois de rencontrer un groupe d'hommes déambulant paisiblement dans une rue de Caen, les bras chargés de paquets et de sacs plastique. Ce sont des marins qui retournent à leur bord . Ces quelques heures passées à terre durant l'escale leur permettront de ramener les cadeaux rituels pour leurs proches, et qui sait, quelques souvenirs .

