

**Les Films du
Balibari**
présentent



SEA IS MY COUNTRY

L'océan, mon pays

Un film documentaire de **Marc PICAVEZ**

www.balibari.com

estelle.robin@balibari.com

SOMMAIRE

Résumé	3
Note d'intention	4
Traitement et récit	6
Synopsis développé	7
Personnages	15
Un réalisme rugueux et lyrique	19
Marc Picavez / Estelle Robin-You	22

RESUME

Andrei, Ramil et Wendel sont marins sur l'*African Forest*, un cargo transportant du bois et d'autres marchandises entre l'Afrique et l'Europe. Durant 10 mois, ils transitent dans un monde « à part », où le temps interminable de la mer alterne avec celui, accéléré, de l'escale. Loin des clichés romanesques, ce sont de jeunes hommes au style urbain, recrutés par des écoles affichant le slogan « See the world for free ». Pourtant, ils ne visitent bien souvent que des *non-lieux* périurbains : des docks sécurisés, des « malls » et des Mac Do.

En les accompagnant de Libreville à Amsterdam, de Douala à La Rochelle, le film explore cette nouvelle génération de marins et traduit cette expérience de l'éloignement. A chaque escale, leur vie personnelle se recroqueville sur leur smart phone et sur Internet, où ils se reconnectent avec leurs familles et leur pays via Skype. Pour eux, « Internet is the medicine for loneliness ».

Sea is my country dresse leur portrait intime et rend compte de « leur » monde, ces espaces invisibles qui véhiculent la matière de « notre » monde. Embarqués au cœur des échanges Nord-Sud, comment parviennent-ils à garder les pieds sur terre ?

NOTE D'INTENTION

Au départ, en longeant les grilles du port de Saint-Nazaire, j'ai vu ces silhouettes lointaines qui déambulaient sur le pont des navires hauts comme des immeubles. Ces hommes me paraissaient intouchables, à côté du monde, sans prises sur le territoire. C'étaient de jeunes philippins au style urbain, engagés pendant 10 mois, arrivant et repartant par avion. Pris en étau, ils erraient sur les docks, sans parler la langue, en serrant les dents.

Au fil des rencontres, j'ai arpenté leurs espaces quotidiens : des terminaux spécialisés, excentrés des centres villes, peuplés de grues surpuissantes et de camions pilotés informatiquement. La présence humaine semble infime dans ces décors flirtant avec la science-fiction. Qu'il est loin le temps où l'on allait se promener en famille sur les docks le dimanche après-midi. Le temps des petits vendeurs, des prostituées qui visitaient les navires en escale. Le romantisme du XXème siècle est dépassé. La vie des marins a changé.

C'est dans cette atmosphère que j'ai rencontré Andrei, Wendel, Ramil et l'équipage cosmopolite de l'*African Forest*. Ils sont jeunes et débrouillards, originaires d'Ukraine, des Philippines, du Ghana et de Trinidad et Tobago. Ce sont des ouvriers de la mondialisation, formés par des écoles maritimes internationales et recrutés en masse ces dernières années pour permettre le développement exponentiel des échanges en provenance de Chine et d'Asie. Depuis l'an 2000, le nombre de navires a augmenté de 50%. Il fallut donc recruter cette nouvelle génération de marins.

Mais Ramil ou Andrei sont aussi des émigrés de travail. S'ils s'engagent des mois durant pour une vie de labeur à l'autre bout de la planète, c'est pour connaître une évolution sociale dans leur pays, grâce à un salaire supérieur à celui qu'ils pourraient toucher à terre. Pour les ukrainiens ou les allemands, un salaire mensuel d'officier atteint aisément 4000 euros, car chacun est engagé selon le droit social de leur pays d'origine. Mais pour les marins non-qualifiés, le dumping social fait rage et les philippins sont désormais concurrencés par des hommes plus « low cost », originaires d'Indonésie ou de Myanmar.

Pour tous, chaque contrat est un engagement fort et de longue durée (de 6 à 14 mois). Ramil effectue son premier contrat et s'engage dans une vie nouvelle qu'il découvre pas à pas. Wendel prépare un autre engagement, son mariage, qui aura lieu en août prochain. Andrei, lui, s'engage pour ses équipiers, pour que chaque traversée soit une expérience collective enrichissante.

A eux tous, ils forment une véritable tour de Babel et communiquent entre eux grâce au *Globish*. Cet Anglais fragile et accentué leur sert de langue véhiculaire, bien au-delà des termes techniques de leur métier. C'est la langue d'un monde global, interconnecté, où chacun tente de se faire, à moyen terme, une place au soleil. Ce sera la langue principale du film, et peut-être celle du monde de demain, à en croire le modèle économique qui la fonde et les repères culturels qui vont avec.

D'Amsterdam à Libreville, je tracerai le portrait de ces hommes en transit permanent, confrontés à l'immensité de la mer et à celle, plus infranchissable encore, de leurs lieux d'escale. Je raconterai comment, au cœur de cet univers radicalement mondialisé, ils mettent en place des stratégies pour exister individuellement et collectivement. C'est à cet endroit que le film se situe. Comment s'adaptent-ils à cet étrange espace-temps qui les emmène de port en port, entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe du Nord ? Comment ces conditions font apparaître de nouvelles formes de vécu romanesque et de nouvelles formes de misère ?

Individuellement, Andrei et les autres cherchent une connexion internet dès qu'ils arrivent dans un port, pour renouer avec leur vie laissée au pays¹. A Libreville, ils louent des modems qui transforment le pont supérieur du cargo en cybercafé. A La Rochelle ou Hambourg, ils se rendent dans les Seamen's Club, ces foyers du marin qui se sont mus depuis 10 ans en cybercafés rugueux. Ils y partagent un voyage éphémère, immobile et individuel vers leur vie personnelle. Ils sont « Skype addict ». Les visages saccadés de leurs amoureuses s'apparentent à des sirènes contemporaines. Leur beauté pixellisée surgit à chaque escale et imprime les esprits.

J'observerai aussi comment le collectif se réinvente dans un équipage aussi jeune et cosmopolite. En découvrant leurs images prises à bord, j'ai rapidement compris que l'atmosphère du navire était exceptionnelle. Andreï, le « chief mate »², n'y est pas étranger. A chaque passage à Libreville, alors que le navire attend des semaines durant qu'un quai soit disponible, il organise de grands tournois de basket et de ping-pong, ou des parties de pêche aux barracudas. Ce temps-là forge une histoire collective hors du commun.

L'une des séquences fortes de cette histoire sera le rite du passage de la ligne. Entre Abidjan et Port Gentil, l'*African Forest* franchit l'Equateur. Andrei se charge alors de « baptiser » ceux qui le traversent pour la première fois, par une mise en scène ancestrale faisant appels aux dieux de la mer. Ramil et Wendel seront baptisés au cours du film, et deviendront dès cet instant des marins au long cours.

Cette figure romanesque de la marine n'est pas la seule à se perpétuer. Dans le Golf de Guinée, les pirates sont de retour et obligent le navire à dévier de sa route habituelle. Dans les ports d'Abidjan ou de Douala, les filles de joie ne sont jamais loin. Mais leurs réseaux prennent eux aussi des formes globalisées, puisqu'elles viennent des Philippines, du Maroc ou de Thaïlande. En quittant l'Afrique, c'est la figure du passager clandestin qui refait surface. Avant que l'*African Forest* ne quitte Douala, ses cales sont inspectées de fond en comble. Les gardiens camerounais et les marins rivalisent de stratégies étonnantes pour traquer les clandestins.

¹ Il faut savoir que peu de navires disposent d'une connexion, les capitaines et les armateurs jugeant qu'Internet à bord est un danger pour l'équilibre des marins.

² C'est-à-dire le responsable de l'équipage.

C'est comme si ce voyage dans l'espace, de l'Europe du Nord à l'Afrique de l'Ouest, était aussi un voyage entre des temps différents.

Au Nord, je suivrai Andrei et les autres dans des escales minutés, au cœur de lieux sécurisés et mécanisés. Depuis le 11 septembre et l'application du code ISPS, les ports se sont « bunkerisés ». Et quand ils décident de sortir de ces « non-lieux », les marins atteignent un dehors péri-urbain, fréquenté par des poids lourds et des trains de marchandises.

Au Sud, Ramil et Wendel arpenteront des ports ouverts, sous-équipés, peuplés de vendeurs ambulants qui tentent leur chance les uns après les autres, et où le rythme de déchargement est assujéti à la disponibilité des camions ou de l'essence. La plupart du temps, le navire reste ancré au large avant de pouvoir rejoindre un quai. Autour de lui, ce sont des dizaines de navires qui patientent : des charbonniers chinois, du pétrole libyen et les porte-conteneurs du groupe Bolloré.

La cargaison incarne également le déséquilibre des relations Nord/Sud. Quand le navire descend vers l'Afrique, ses cales sont chargées de céréales et de matériel industriel. Le pont est recouvert de camions, de bulldozers et autres locomotives. Quand il remonte vers l'Europe, le pont est à nu et les cales transportent des matières premières : les troncs majestueux de la forêt équatoriale gabonaise et congolaise. De manière sous-jacente, l'histoire de Ramil et d'Andrei rejoint celle des échanges Nord-Sud.

Ces lieux, cette vie qui s'y réinvente, constituent le quotidien de ces marins globalisés. J'y trouve comme une réponse à une forme aboutie de capitalisme : des équipages cosmopolites, engagés selon le droit du travail de leur pays d'origine, par des sociétés immatriculées dans des paradis fiscaux ; des hommes sans destination, flexibles, licenciés à chaque fin de contrat ; des hommes parlant le *Globish*, et pour lesquels la terre visitée se résume à des lieux de passage et des centres commerciaux.

Peu à peu, le film dévoilera ce que c'est que d'être marin au XXI^{ème} siècle, et en quoi ce métier est le reflet du monde dans lequel nous vivons. « Leur » monde et leurs conditions de travail pourraient devenir les nôtres, tant ce secteur paraît avancé en matière de dérèglementation et de mondialisation.

TRAITEMENT ET RECIT

Je vais accompagner l'équipage de l'*African Forest* durant la temporalité d'un contrat (9 mois en moyenne). Cela me donnera accès à l'intimité des marins, dans la durée, tout en saisissant les instants uniques, éphémères, vécus à travers eux et autour d'eux, à bord comme lors des escales. Le tournage sera constitué d'un temps continu, embarqué, de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe du Nord, avec l'alternance des temps de mer et des temps d'escale ; puis de temps éclatés, échelonnés sur plusieurs mois, où je rejoindrai l'équipage lors de ses escales.

La rotation du navire entre l'Afrique et l'Europe prend trois mois. En conséquence, la temporalité du film couvrira trois « voyages », trois allers retours entre le Sud et le Nord, entre des ports africains ouverts et des terminaux européens sécurisés.

L'*African Forest* charge du bois à Libreville et à Douala, qu'il achemine ensuite vers l'Europe. Le bois entraîne un temps d'escale suffisamment long pour permettre aux marins de descendre à terre. Ils rejoindront les « malls » à Anvers ou Nantes, les marchés d'Abidjan et de Douala, une discothèque à Amsterdam et les Seamen's Club partout ailleurs, où des histoires s'écriront. Par sa beauté et son odeur, le bois de la forêt équatoriale apporte aussi un peu de poésie et de voyage.

Quand il redescend vers l'Afrique, le navire transporte des céréales dans ses cales et des marchandises exceptionnelles au-dessus : des locomotives, des camions, des explosifs ou des éoliennes. Chacune de ses marchandises entraîne des scènes étonnantes sur les ports africains, où les capacités de déchargement sont souvent dépassées. Visuellement, le déséquilibre des rapports Nord/Sud est criant.

Chaque personnage évoluera d'un voyage à l'autre. Un jeune électricien lituanien me disait : « Le premier mois, quand tu arrives, c'est intéressant. Le deuxième mois, tu commences à connaître. Le troisième, tu es fatigué et le quatrième tu souhaites déjà être à la maison ». Le temps s'incarne en eux et traduit le chronomètre du film. De plus, des histoires personnelles surgissent ici ou là. L'an dernier, lors de mon premier repérage, un jeune marin philippin a appris la naissance de son fils, quand un autre fut débarqué le temps de soigner un paludisme. A chaque voyage, de nouveaux récits et une atmosphère modifiée.

L'arrivée à Amsterdam marque un temps à part. Une relève d'équipage a lieu, modifiant l'équilibre du collectif. Chaque partant est fêté. Certains marins sont promus par Andrei. Cette année, c'est au tour de Wendel. Les cartes sont rebattues, et de nouveaux récits émergent.

En choisissant l'immersion sur le temps d'un contrat, je filmerai trois voyages pas comme les autres. Les personnages évolueront individuellement et collectivement, et seront mus par de multiples événements qui surgiront en mer comme en escale.

SYNOPSIS

Une aérogare, quelque part en Europe. Le tableau des arrivées, les tapis de bagages et les voyageurs qui somnolent le long d'une baie vitrée, en attendant que le soleil se lève. Au milieu d'un espace de transit, un homme tient nonchalamment un panneau où est inscrit un nom ukrainien : « Andrei Kovtun ».

ANDREI est maintenant assis à l'arrière d'un minibus, à l'aube, aux côtés d'autres jeunes hommes provenant de différents pays. Tous se connaissent déjà et plaisantent ensemble. Quand ils évoquent leur précédent contrat, on comprend qu'ils sont marins. Seul un jeune philippin, RAMIL, semble nouveau. Il a à peine vingt ans, porte une petite veste trop mince pour le climat européen, et un appareil dentaire. Il serre les dents. Son regard se perd sur les paysages péri-urbains, les malls, les nœuds autoroutiers, puis au cœur d'une gigantesque zone portuaire mécanisée.

ANDREI, RAMIL ET « LADY AFRICAN FOREST »

Le véhicule se rapproche d'un cargo flamboyant de 180m, rouge et vert, dominé par un château de sept étages. C'est l'*African Forest*. Au pied du navire, des milliers de troncs d'arbre des forêts équatoriales d'Afrique sont alignés.

En franchissant la passerelle, Andrei est accueilli chaleureusement par tout un équipage cosmopolite : russe, philippin, monténégrin, trinitadien... Dans cette tour de Babel, on parle le *Globish* ou *Broken English*. Alors on l'appelle « Chief » ou « Chief mate ». Lui dit qu'il est de retour sur sa « *Lady African Forest* ». Les retrouvailles se poursuivent partout où il passe, jusque dans les cuisines où il retrouve le steward et le cuisinier.

De son côté, Ramil pose son unique bagage dans une cabine exigüe qu'il partage avec l'autre « cadet » du navire. Il peine à comprendre le *globish* parlé par le jeune russe. Ramil explique à son colocataire qu'il embarque pour un an, que c'est son premier embarquement, et qu'il n'est encore jamais allé en Afrique.

Tout au long du film, nous accompagnerons Ramil dans ces premières expériences de marin au long cours. En tant qu'élève à bord, Ramil expérimentera la solitude, loin de chez lui, tout comme il découvrira la vie et les solidarités de l'équipage. Sous les ordres d'Andrei, il s'aguerrira et deviendra peu à peu, sous nos yeux, un marin au long cours.

Andrei, lui, devra fédérer cet équipage et le conduire à bon port, malgré les coups de mou, les tempêtes, les déceptions et les imprévus. L'un comme l'autre, ils laisseront pousser leurs cheveux tout au long de leur contrat. Le temps s'incarne en eux. Un temps à part, entre eux.

Dans une salle conquise par la fumée de cigarette, Andrei et le capitaine égyptien ABU, un petit homme d'une cinquantaine d'années, font face au SUPERCARGO. Ce cinquantenaire flamand, fumeur et blagueur, coordonne à terre les marchandises à transporter. Avec humour, ils évoquent le business des trois prochains mois : la descente vers l'Afrique, avec le chargement d'une locomotive le lendemain à Anvers ; puis la remontée vers l'Europe, avec un mélange de bois précieux et de planches manufacturées. Ils reviennent à cette

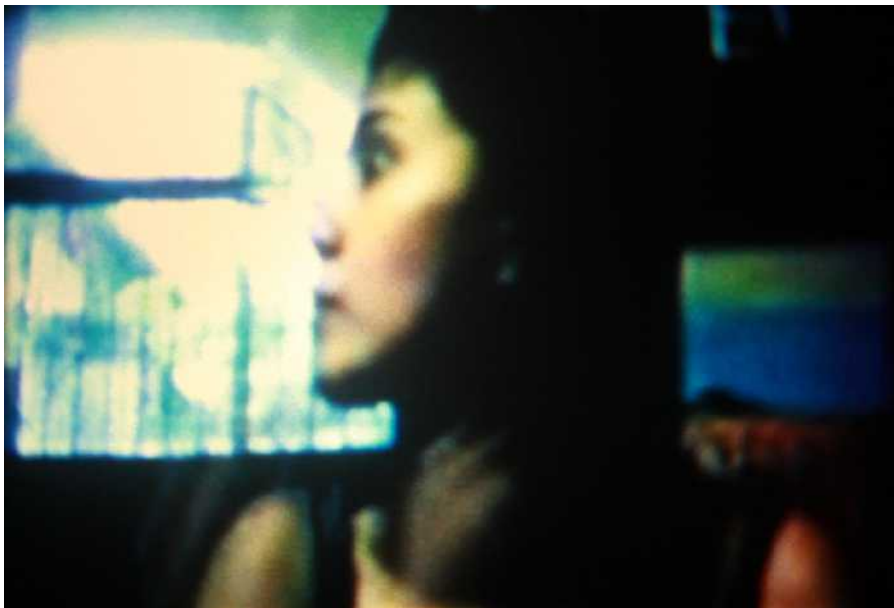
locomotive qu'il faudra décharger à Libreville, avec la vieille grue de Bolloré. Il faudra encore se farcir ces français qui « tiennent » le port. En souriant, Andrei évoque la dernière fois que cela lui est arrivé. L'anecdote est croustillante.

En tant que « chief officer », Andrei est aussi responsable de la marchandise. Avec lui, nous serons au coeur des rapports Nord-Sud : le bois de la forêt équatoriale qui remonte vers le Nord ou la locomotive qui descend vers l'Afrique. Nous visiterons des ports marqués par ces différences : au Nord, des terminaux sécurisés, spécialisés et déshumanisés ; au Sud, des ports ouverts, vivants et épuisants, dominés par la corruption et le petit commerce en tout genre. Derrière les portraits intimes d'Andrei et de Wendel, le système d'un espace global, mondialisé, se dévoilera au cours du film.

INTERNET IS THE MEDICINE FOR LONELINESS

Des sangles se tendent. Au milieu des quais gigantesques du port d'Anvers, la locomotive se soulève et se pose sur le pont de l'*African Forest*, sous le regard d'Abu et d'Andrei.

A quelques mètres de là, Ramil s'installe sur le pont supérieur où le wifi du port fonctionne. A l'aide d'un ordinateur prêté par WENDEL, un autre jeune marin philippin, il s'apprête à communiquer avec son amoureux par Skype. Le vent complique la communication, mais le visage saccadé et pixellisé d'une jeune philippine apparaît à l'écran, dans la grisaille flamande. Ramil lui raconte l'Europe. « See the world for free ». Le *Globish* laisse vite place au tagalog.



Internet a fait une irruption violente dans leurs longues séquences d'absence, et révolutionne la vie des marins. Pour Ramil comme pour Andrei, la vie continue sans eux, à des milliers de kilomètres. Le film nous la révélera par intervalles, au fil des escales : les progrès d'un enfant et l'achat d'un appartement pour Andrei, l'organisation d'un mariage à Manille pour Wendel, le récit de l'apprentissage pour Ramil... Ces conversations Skype tisseront des récits personnels, intimes, et dévoileront leur condition de travailleur exilé. Par un jeu de miroir, leurs histoires intimes résonneront sur leur vie au sein

de l'équipage.

Ces échanges intimes, limités dans le temps, ne sont pas sans rappeler le principe du parler. Bien sûr, l'enfermement n'est pas le même. Mais l'éloignement et le milieu clos du bateau transportent ce sentiment, tout comme l'attitude suite aux conversations, qui navigue entre bonheur et déception. Dans tous les cas, la frustration n'est jamais loin. Instants de bonheur ou de mélancolie, ces séquences rythmeront le film comme elles rythment la vie des jeunes marins contemporains.

Dès son arrivée sur le navire, Ramil trouve en Wendel un ami, un confident. L'an passé, Wendel était « cadet » comme Ramil. Il s'est engagé comme lui un an durant. Toujours souriant, Wendel a dû batailler pour apprendre le Globish et comprendre les ordres transmis au talkie-walkie. Comme Ramil, il fréquentait chaque jour la salle de musculation pour faire évoluer son corps vers celui d'un marin au long cours, à l'image d'Andrei. Aujourd'hui, Wendel est marin OS. Et avec lui, Ramil peut parler Tagalog, ou « Taglish ». Il retrouve ses repères culturels dans ce monde à part.

A la fin de son contrat, en Août, Wendel va se marier. D'ici là, il profite de chaque escale pour organiser les préparatifs avec sa fiancée Frances. Il profite aussi des escales européennes pour partir à la recherche de cadeaux, à commencer par la bague de la mariée.

La nuit, Ramil et Wendel sont comme perdus dans un port immense et silencieux. Ils s'allongent ensuite dans la petite salle de « watch » située près de la passerelle qu'ils surveillent. Les yeux semi-fermés, ils conversent. Dans quelques jours, Ramil découvrira l'Afrique, qu'il ne sait même pas situer sur une carte...





LENTE IMMENSITÉ

En mer, le temps se fige, interminable. Le cargo avance à 18 nœuds, soit à peine trente kilomètres/heure. L'enchaînement est toujours le même : le travail, le repas et le sommeil.

Sur le pont battu par la pluie, Wendel actionne un karcher pour nettoyer la coque. Avec la houle, les conditions de travail sont extrêmes. D'autres marins sont avec lui, sous les ordres d'Andrei.

Et à l'heure de la pause, tous se retrouvent près des cuisines de GILBERT DALIDA, le chef-cuisinier. Sur le large téléviseur, un diaporama de jolies philippines aime les regards. La « crew mess » est gagnée par la fumée des cigarettes détaxées et la vapeur du café réchauffé. Andrei finit par changer de diaporama. On retrouve désormais les membres de l'équipage prenant la pose devant des monuments du monde entier. De manière rituelle, ils gardent trace de chaque lieu visité et envoient ensuite ces images à leur famille, comme pour entretenir le mirage du « See the world for free ». On y retrouve aussi quelques prostituées philippines et africaines. Ramil se fait charrier, mais se dit prêt à vivre des expériences...

Ramil rejoint ensuite Andrei à la navigation. En tant qu'élève, il doit aussi étudier pour valider son année. Andrei lui apprend à tenir la barre, à utiliser les instruments de navigation. Très vite, l'échange dévie. Andrei le conseille sur sa carrière, sur comment vivre sa vie avec ce métier : les filles, la petite amie, la famille. Être marin au long cours, c'est bien plus qu'un travail.

De retour dans sa cabine, Ramil relie ses cours en écoutant du punk rock philippin. Près de lui, le jeune élève russe regarde le roulis de la mer, derrière le hublot.

Au-dessus de son petit bureau, Ramil a accroché des post-it de toutes les couleurs. Sur chacun d'entre eux, il a repris les conseils de sa petite amie, envoyés par Facebook : « Take care of yourself », « Study hard », « Collect souvenirs », « Make diary », « Love me ».

Quand il s'agit d'évoquer leurs préoccupations personnelles, l'espace de la cabine constitue un lieu intime, protégé, non soumis aux variations du globe. Leur univers personnel se dégage

des photos qui ornent les murs, des objets, des magazines et de la musique qu'ils écoutent. J'engagerai alors des conversations entre les personnages pour compléter les échanges personnels saisis lors des conversations Skype.

« BANANA COUNTRY »

Sur les docks d'Abidjan, les dockers font la sieste. Wendel en profite pour expliquer à Ramil le principe local du bakchich. Puis il planque des cartouches de cigarette et des canettes de soda dans la salle de « watch ».

A la passerelle, Ramil accueille ensuite les vendeurs ambulants qui présentent leurs marchandises, les pêcheurs-poissonniers, qui accostent le long de la coque, avec leur pirogue. Puis les autorités portuaires et sanitaires qui vont et viennent, multipliant les contrôles pour repartir avec des cigarettes ou un *Sprite*. Ramil apprend au passage quelques mots rudimentaires de français.

Andrei, lui, les connaît déjà : « Mon ami », « Amène »... Avec trois ou quatre mots, il pilote les équipes de dockers ivoiriens. Son aisance dans ce monde globalisé est impressionnante. Il est partout dans son élément. Il dirige tout, avec sourire et précision. Même les dockers l'appellent « chief ».

Le soir, Ramil et d'autres jeunes marins se photographient en arborant leur kalachnikov. D'étranges conversations téléphoniques ont cours en Tagalog. Des femmes semblent être au bout du fil.

La nuit tombée, ils gagnent la ville d'Abidjan et marchent dans la moiteur de Treichville. Ils dansent un coupé décalé très hot dans le fameux « Café Mimosa » et son catalogue de prostituées : Philippines, Marocaines, Thaïlandaises... Comment sont-elles arrivées ici ? Comment ont-elles obtenu le numéro de téléphone des marins ? Encore un réseau étonnamment globalisé...

LIBREVILLE

Dans la cabine de pilotage, Ramil tient le cap avec aplomb. Percevant cette assurance nouvelle, Andrei lui dessine des galons sur les épaules et le surnomme « Captain Ramil ». Ramil sourit, pas peu fier de tenir sa place à bord. A ses côtés, Andrei et le capitaine discutent avec les autres officiers. A Libreville, le quai ne sera pas libre avant au moins une semaine. Il va falloir faire des ronds dans l'eau. Le capitaine utilise alors ses radars pour placer le navire dans un bon coin de pêche...

A chaque passage à Libreville, le navire reste ancré au large du port, en attendant qu'un quai soit disponible. Près de lui, une vingtaine d'autres vaisseaux subissent le même sort : les chinois de China Shipping, les hollandais de Maersk. Seuls les bateaux « prioritaires », comme les français Saga, entrent directement... Au cœur de la géopolitique, ce temps improbable dans l'économie maritime contemporaine crée une véritable expérience collective.

Le navire est ancré sous le soleil, paisible, au milieu de nulle part.

Andrei réunit l'équipage sur le pont. Des équipes se forment et un grand tournoi de basket

peut démarrer en pleine mer. De la musique rock sort d'un ghetto-blaster. De la sueur et de l'engagement. Et à la fin, chacun pose devant l'appareil d'Andrei.

A l'arrière, le capitaine et le cuisinier préfèrent la pêche. Ils sortent une immense raie et se prennent en photo avec leurs trophées de pêche.

Plus tard, la silhouette d'Andrei saute du pont, imitée bientôt par quelques autres plongeurs en combinaison. Sous l'eau, ils inspectent la coque de leur « Lady » qu'ils filment dans ses moindres détails. Si les moules s'y collent, il faudra faire une escale exceptionnelle à Las Palmas pour nettoyer la coque.

Le lendemain, une vedette se dirige vers le cargo. C'est OLIVIER, l'agent du navire au Gabon. Il apporte le pain et également quelques modems internet qu'il loue aux marins. Une fois le l'antenne et le routeur installés, le pont supérieur se transforme alors en cybercafé. Le temps d'une heure, Ramil, Wendel et Andrei reprennent le cours d'une vie laissée au pays : Andrei doit choisir les papiers peints de son futur appartement ; Wendel discute avec Frances de prolonger son contrat jusqu'en Juillet pour financer le mariage ; Ramil, lui, entame des projets d'avenir avec son amoureuse.

Quelques jours plus tard, le capitaine et Andrei sont en uniforme aux côtés des techniciens français de Bolloré. Ils transpirent à grosses gouttes. Devant leurs yeux, la grue de Libreville lève péniblement la locomotive. On frôle la catastrophe. Heureusement, la locomotive finit par se poser sur le quai.

RETOUR D'AFRIQUE : VERS LA RELÈVE

Quelques jours plus tard, le navire fait route vers l'Europe. Mais au large des côtes africaines, les quatre cales gigantesques de l'*African River* s'ouvrent en grand. Le craquement du bois résonne sur la tôle. Autour de cette forêt horizontale, l'océan se dévoile, à perte de vue.

Au fond de l'une des cales, Wendel dispose des bouteilles d'eau tout en inspectant les lieux de fond en comble. Si l'une d'elles disparaît, c'est qu'il y a un passager clandestin à bord. L'an passé, Andrei a « rencontré » un jeune gabonais affirmant vouloir aider l'équipe de France de Football à remporter l'Euro de football... Le bateau a fait une escale exceptionnelle à Dakar.

Près d'un voyage sur trois, des clandestins se glissent à bord de l'African Forest. Le capitaine est contraint de les trouver avant de toucher l'Europe, sans quoi les polices des frontières facturent leurs « services » de rapatriement à la compagnie. Cette recherche et la présence éventuelle de clandestins nourriront le récit du film. C'est l'occasion de visiter les entrailles du navire. Andrei fait brûler un bois mystérieux. A Douala, un vieux docker le lui a confié. S'il quelqu'un se trouve dans la cale, il ne pourra s'empêcher de tousser.

Faisant maintenant route vers Amsterdam, le capitaine ouvre une cabine jusque-là inaccessible : la boutique « duty free ». Les marins peuvent acheter, quelques heures durant, des friandises, des cigarettes et de la bière à bas coût. Très vite, une émotion particulière gagne les esprits. Amsterdam, c'est l'escale où s'effectuent les relèves d'équipage. Cinq marins préparent déjà leurs bagages, euphoriques. C'est le cas du jeune russe qui partage la cabine de Ramil. Il a déjà la tête ailleurs. La nuit qui suit, les partants sont fêtés comme il

se doit. C'est un moment festif où l'on perçoit l'histoire commune qui s'est écrite durant plusieurs mois. Les garçons boivent et dansent au rythme des playlists de chacun. Puis un karaoké s'improvise sur le pont supérieur. A ce jeu, c'est Gilbert, le cuisinier, qui régale.

AMSTERDAM

Une fois à Amsterdam, Andrei autorise Wendel et Ramil à sortir en ville. Si Ramil n'a d'autre but que le tourisme, Wendel, lui, compte bien trouver l'alliance pour son mariage. Il entreprend cette recherche au milieu du temps des autres, ceux qui vivent là, sur cette terre hollandaise.

De retour sur le quai, Andrei lui réserve une surprise. Wendel est promu « AB » (Able Seaman), suite au départ de l'un des marins. Ca tombe bien pour Wendel, car l'augmentation de salaire couvrira une partie des dépenses du mariage.

A la passerelle, Ramil observe le ballet incessant des avions qui survolent les quais. Vers où volent-ils ? Manille ? Odessa ? Près de lui, Andrei suit avec attention l'arrivée du minibus qui amène la relève. Un jeune marin ghanéen s'y trouve. C'est MICHAEL, qui a, comme Andrei, connu le premier voyage de « Lady African Forest ». Il est accueilli chaleureusement, d'autant qu'il arrive vêtu de son uniforme d'officier, pour frimer. Il vient tout juste de passer ses diplômes. Il raconte à Ramil que l'an dernier, il était élève comme lui, en compagnie de Wendel.

L'arrivée de Michaël est un petit événement dans la vie collective du navire. C'est un personnage haut en couleurs. Il injecte des histoires neuves, bouge les lignes d'un groupe d'hommes vivant en communauté presque fermée durant plusieurs mois.

LE PASSAGE DE LA LIGNE

Entouré de tissus africains, Andrei fume une cigarette dans la cabine de Michaël. Dehors, l'Atlantique, à perte de vue. Michaël clame de manière théâtrale son amour à sa fiancée Bénédicte dont la photo s'affiche sur un écran d'ordinateur portable. Michaël fouille dans son sac. Il en sort un souvenir de son précédent contrat sur l'*African Forest* : le diplôme du passage de l'Equateur. Il raconte combien son amoureuse était fière. Et lui aussi. Toujours à la fenêtre, Andrei pense qu'ils y sont, là, sur l'Equateur. Port-Gentil, c'est l'Hémisphère Sud. Au retour au large de Libreville, ils pourront fêter cela... Quand Wendel entre dans la cabine, Andrei et Michaël échangent un sourire complice.

Le passage de la ligne est un rite vieux de plusieurs siècles qui fait passer des épreuves aux marins qui passent l'Equateur pour la première fois. L'équipage « expérimenté » se déguise en pirates, avec soin, puis « kidnappent » les marins qui n'ont jamais franchi la ligne. Ceux-ci sont ensuite ligotés et enfermés dans une cabine, durant plusieurs heures. Puis ils sont amenés sur le pont et doivent passer une série d'épreuves sous les yeux de Neptune (le chief-officer, Andrei) et Poséïdon (le capitaine, Abu). Après un après-midi d'épreuves, ils reçoivent des Dieux leur certificat. Ils deviennent de vrais marins au long cours.

C'est ce qui est arrivé à Michaël l'an passé, et c'est ce qui va arriver à Ramil et Wendel maintenant. Deux autres marins seront dans le même cas, avec eux. Derrière ses

apparences archaïques, ce rituel est un point de non-retour. Tour à tour, avant ou maintenant, Andrei, Michaël et Wendel dont devenus des marins au long cours. Des marins jeunes, urbains, d'une nouvelle génération, mais des marins avant tout.



En accompagnant Andrei, Ramil et Wendel, du début à la fin de leur contrat, loin de chez eux, des tranches de vie s'échafauderont et forgeront leurs personnages : leurs rêves et leurs angoisses, leurs espoirs. A eux trois, ils évoquent cette nouvelle génération de marins, arrivant et repartant par avion, s'exprimant dans un anglais fragile et restant en contact avec leurs histoires personnelles via Internet, depuis des lieux improbables.

De Libreville à Amsterdam, nous découvrirons leur quotidien hors du commun, celui d'une jeune communauté cosmopolite qui transporte les matériaux de notre quotidien.



LES PERSONNAGES

Ramil, 20 ans, effectue sa première traversée. Ses traits sont juvéniles. Avec son appareil dentaire, sa mèche sur le côté et ses écouteurs, il paraît encore adolescent.

Quand il arrive sur le cargo, au début du film, il ne sait pas à quoi s'attendre. Il n'avait encore jamais quitté les Philippines, où il vient d'effectuer les deux ans de formation de l'école de marine marchande de Cebu. Ce stage embarqué d'une année entière doit valider son diplôme et le confirmer dans sa voie. Pour lui, c'est un engagement sans précédent.

Ramil est aussi le cadet d'une fratrie de 6 enfants, et trois de ses frères sont déjà marins. Son engagement pour ce métier est total : il veut faire vivre sa famille et sa future famille. Avec le salaire qu'il gagnera, Ramil pourra évoluer socialement et construire sa vie au pays.

Mais très vite, on mesure le chemin qu'il doit encore parcourir. Il ne sait pas situer l'Afrique sur une carte, pas plus qu'il ne sait ficeler un nœud. Il ne comprend pas toujours le *Globish*, et encore moins lorsqu'il est parlé au talkie-walkie. Physiquement aussi, la marche est haute. Avec ses cinquante kilos tout mouillé, Ramil ne fait pas le poids. Il doit s'aguerrir et s'endurcir.

Alors, chaque midi, il passe à la salle de musculation. Puis, à 16h, il rejoint Andrei sur le bridge. Entre les deux garçons, la relation est fraternelle. Andrei prend plaisir à transmettre son savoir et à faire de Ramil un véritable marin au long cours.



Au cours du film, Ramil va se faire peu à peu une place dans l'équipage de l'African Forest. Il va apprendre le Globish et faire ses expériences pour devenir « marin au long cours ». Il va aussi étudier, tenir la barre, pour devenir officier. Il va découvrir l'Afrique et le monde en écho au slogan de son école « See the world for free ». Mais quel monde Ramil va-t-il bien pouvoir découvrir, entre océans monotones et ports excentrés des villes ?

Avec Ramil, nous découvrons le vrai visage des marins du XXIème siècle : un jeune asiatique en transit prolongé « à côté du monde », sur différents continents.

Andrei, 28 ans, n'est pas un officier comme les autres. L'an dernier, il est allé chercher le navire en Chine à sa sortie d'usine. Il faisait partie du premier équipage. Ce bateau est devenu le sien, sa « Lady African Forest ». Toujours souriant, toujours là pour guider le travail, il aime son métier. Tout l'équipage s'accorde à dire qu'il est un « chief mate » exceptionnel.

Il est le n°2 du cargo derrière le capitaine. C'est lui qui transmet les ordres à l'équipage et supervise la cargaison. En alternance avec le capitaine et le second, il pilote aussi le navire : de 16h à 20 et de 4h à 8h.

Lors des escales, Andrei motive les jeunes marins à descendre « on shore », à Amsterdam comme à Libreville. Il organise des fêtes pour le départ de l'un ou de l'autre, et a su transformer l'attente de Libreville en période de grands chantiers collectifs (repeindre le bateau) et de tournois sportifs. Il accorde aussi du temps aux cadets comme Ramil, ou Wendel l'an passé, pour qu'ils s'aguerrissent et deviennent à leur tour des officiers. C'est un personnage attachant et mystérieux, qui fabrique autour de lui l'identité singulière du « crew » de l'African Forest.

Mais pourquoi fait-il tout ça ? Pourquoi Andrei a-t-il prolongé son contrat l'an passé, passant des 5 mois initiaux à quatorze mois, alors qu'il parle sans cesse de son fils âgé de trois ans seulement ? Son sourire permanent masque, je crois, une tristesse enfouie.

Il dit travailler pour les femmes de sa famille : sa femme, sa mère malade, et sa grand-mère, figure familiale, qui a fui les camps nazis et reconstruit sa vie à Odessa.

Actuellement, il cherche à leur apporter davantage de confort. Il compte une nouvelle fois prolonger son contrat pour acheter un appartement à Odessa.



Andrei éprouve une passion pour le monde sauvage, sa géographie et sa biodiversité. Chaque après-midi ou presque, il regarde des documentaires produits par la BBC. Il guette les dauphins qui suivent le bateau, observe les poissons-volants et photographie les lueurs du plancton. Ne serait-ce pas au milieu de nulle part qu'Andrei semble être plus proche de chez lui ?

En accompagnant Andrei, on découvrira immédiatement son attachement au navire, puis comment ce jeune ukrainien fédère cette tour de Babel, au point de faire de ce groupe d'hommes un équipage hors du commun. Il s'accommode aussi des rapports Nord-Sud, d'Amsterdam à Libreville, au cœur des enjeux liés à la mondialisation des échanges et du transport.

Wendel, 28 ans, est philippin comme Ramil. Il a pourtant des cheveux noirs et lisses qui rappellent ceux des indiens de l'Altiplano. L'an dernier, il était élève à bord, comme Ramil. Il s'est aguerri grâce aux conseils d'Andrei, et, aujourd'hui, il fait figure de trait d'union dans ce trio. Il partage la même culture que Ramil et l'épaule dans son apprentissage. Il est aussi devenu un élément fort de l'équipage sur lequel Andrei compte beaucoup. On les retrouve très souvent, tous les trois, partageant leur temps libre...

La mère de Wendel tient une petite cantine devant leur maison familiale à Manille. Elle s'est lourdement endettée pour que Wendel accède à l'école de marine marchande. Désormais, 80% des revenus de Wendel sont perçus directement par sa famille, en passant par l'agence qui l'emploie aux Philippines.

Avant chaque escale, Wendel envoie un SMS à Frances, sa fiancée, pour organiser leur communication durant l'escale. Il loue ensuite des cartes SIM 3g et communique en vidéo par Skype via son Smartphone. A la fin de son contrat, Wendel va célébrer son mariage aux Philippines. Tout au long du film, en pointillés, nous l'accompagnerons dans l'organisation à distance de cet événement. Andrei n'hésite pas à le conseiller sur tous les petits détails du mariage, de la bague à acheter aux cadeaux à offrir aux uns et aux autres.

Frances est psychologue et projette de s'installer aux USA. Wendel souhaite la suivre mais en attendant, il doit gravir les échelons à bord. Au cours de son contrat, Andrei va lui donner une promotion.

Avec Wendel, on perçoit le futur de Ramil et l'accomplissement d'une carrière pour un jeune marin venant d'un pays du tiers-monde. Wendel est quelqu'un de doux et de poétique, qui parle aisément de ses sentiments et nous transporte, par ses communications Skype ou ses morceaux joués à la guitare, vers l'intériorité d'un jeune marin, ou plutôt d'un jeune homme cherchant à s'épanouir socialement dans un monde globalisé.



Autour d'eux, d'autres personnages nourriront le récit du film et feront de chaque voyage des traversées pas comme les autres.

Michaël a 23 ans et vit au Ghana. Il s'enferme souvent dans sa cabine pour écouter de la musique ghanéenne. Il faut dire que sa cabine est à elle-seule un voyage en Afrique. Sur son ordinateur, apparaît le doux visage de Bénédicta, sa femme, qui l'attend à Accra.



Michaël est un personnage tout droit sorti d'un film de Spike Lee. Il a une certaine aisance verbale, doublé d'un accent très musical. Il a souhaité devenir marin lorsque, adolescent, il écoutait les récits de ceux qui revenaient au pays après des séjours sur les cargos. Découvrir le monde, ramener des souvenirs, raconter des histoires... Depuis, il ne regrette pas. Comme dit sa mère, ce métier le rend fort.

A ses heures perdues, il rejoint la proue du navire. Il laisse ses pensées se perdre dans l'océan.

Michaël entrera dans le film à l'occasion d'une relève d'équipage. Il retrouvera très vite ses repères car, comme Andrei, il est très attaché à l'African Forest. Il apportera toute son énergie et son esprit d'équipe si déterminant dans ce collectif d'hommes. Il reviendra avec une position nouvelle d'officier. Comment va-t-il « jouer » ce nouveau rôle à bord ? Et en tant que ghanéen, quel rôle joue-t-il lors des escales africaines ?

Au cœur de la vie collective du navire, il y a la cuisine de **Gilbert Dalida**, un cuisinier philippin âgé de presque 50 ans. Gilbert en a connu des bateaux, des ports, des bordels... Il a un rire très sonore et présente, de 5h à 20h, de bons plats satisfaisant les palais philippins, ghanéens et européens. C'est aussi le champion du karaoké et le maître de la télévision. A chaque escale, il fonce vers un Seamen's Club pour converser avec sa femme et ses nombreuses cousines par la webcam.



A Libreville, ce sera **Olivier Leconte** qui entrera dans le film. Olivier est français. Il est le représentant de l'armateur BOCS au Gabon, où sa famille vit depuis plusieurs générations. Lorsque le navire est au large de Libreville, il apporte du pain et une connexion Internet à l'aide de sa vedette. Il démêle les soucis liés aux autorités portuaires et fait son business avec l'équipage.

A Nordenham, il n'est pas rare de surprendre Wendel ou Ramil en train d'astiquer les couloirs de fond en comble. **Ilse Fliege**, propriétaire du navire, vient visiter son vaisseau et s'entretenir dans les salons du capitaine. Dans la famille Fliege, on est armateur depuis le XVIème siècle. Elle vient prendre des nouvelles du navire,



des hommes et de la marchandise. C'est un moment fort pour l'équipage. L'an dernier, elle a même rejoint le navire à Douala. Elle connaît particulièrement bien l'Afrique, de la Mauritanie à l'Angola. Elle parle un français impeccable. Elle est aussi consul du Togo en Allemagne.

UN REALISME RUGUEUX ET LYRIQUE

Le milieu clos du cargo, son environnement rugueux, se prêtent à merveille à l'immersion et au cinéma direct. Je chercherai à faire émerger peu à peu mes personnages en utilisant cette proximité spatiale, éprouvée au cours d'une période longue de tournage. Je filmerai des impressions, leurs états d'âme.

J'ai jusque-là réalisé principalement des films de fiction. Ces expériences m'amènent à construire des scènes, des « moments », à les traverser selon un sillon déterminé, à travailler l'ellipse et à me projeter sans cesse dans une structure dramaturgique plus large. Pour cela, je prendrai à mes côtés un opérateur image afin de travailler sur la durée, la lumière et les cadres, la profondeur de champ.

L'univers sonore du bateau est riche et inspire un mixage créatif et original. Il faudra traduire les espaces sonores (exiguïté intérieure et gigantisme extérieure) et installer la multiplicité des langages (langues, transmission radio, talkie-walkie...).

En mer, nous tournerons à l'économie et nous privilégierons des prises longues, issues d'un travail permanent sur le temps. L'immensité, le roulis de l'océan, amèneront naturellement un travail esthétique et lyrique.

Le découpage sera plus prononcé lors des escales, avec le temps qui s'accélère et la mécanique de l'économie mondiale qui s'actionne. Cette dualité rythmera le film.

AU LOIN, DES SIRÈNES

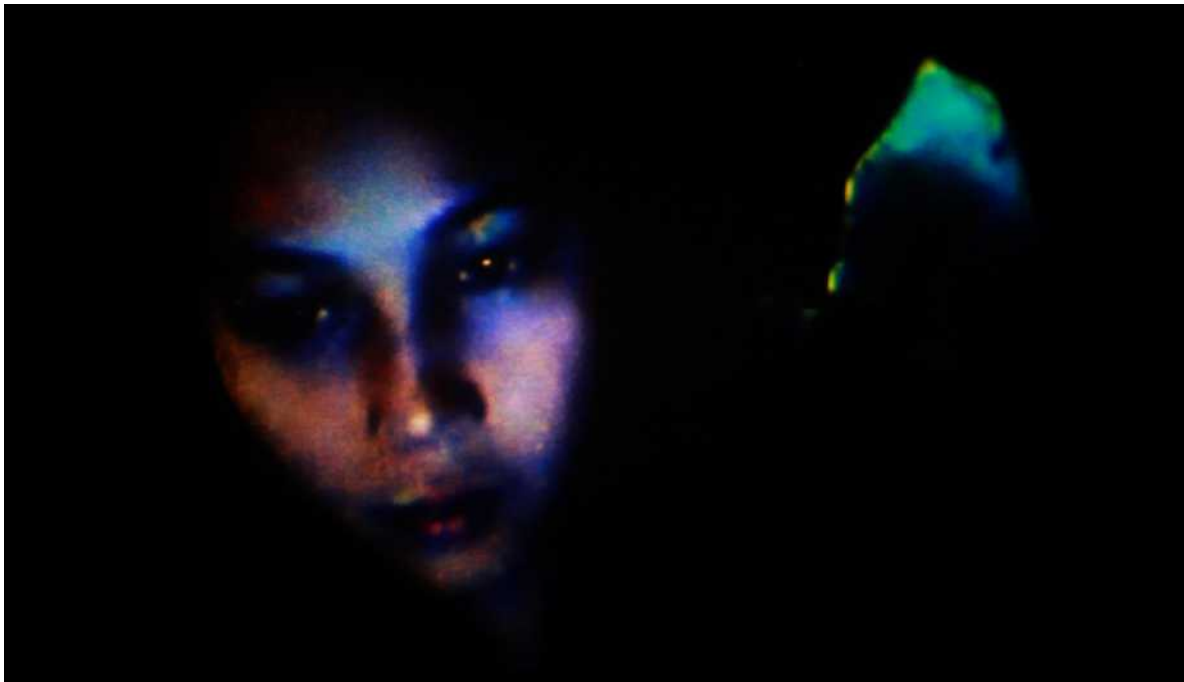
Les conversations Skype entre les personnages du film et leurs proches cimenteront le récit du film. Face aux visages abîmés des marins, ces visages lointains de jeunes femmes font figure d'icônes, de sirènes contemporaines. Au cours de ces séquences, elles fixent l'écran sans relâche.



Je souhaite donner à ces images l'importance qu'elles ont pour mes personnages. Il y aura donc des plans séquences sur ces visages saccadés, qui véhiculent poésie et intimité.

Leurs voix aux tonalités numériques donnent un aspect très fragile à cette intimité. Je chercherai à travailler le son dans cette fragilité.

J'ai effectué des premiers essais, des esquisses, à propos de ces séquences. Je zoome dans l'image pour chercher le plein écran, le pixel. Ensuite, je compte procéder à un report sur support argentique (16mm ektachrome). La dureté du pixel, adouci par le grain, crée les « sirènes » et font décoller ces séquences vers des images de cinéma. Je compte poursuivre cette recherche esthétique et symbolique.



JEU D'ÉCHELLE

Le film crée une tension permanente entre un regard intime au plus près des personnages, et un regard sur les rouages de la mondialisation et des rapports Nord/Sud.

Cette dialectique nourrit aussi la forme du film. A côté des séquences sur l'intime, qui iront jusqu'à ces conversations Skype, je chercherai à replacer mes personnages dans les espaces marchands gigantesques construits par le système qui les recrute et les exploite.



Ces espaces rejoignent une conception du monde où tout va très vite. Un monde que les marins alimentent en marchandises, mais dont ils sont le plus souvent à l'écart, derrière les barrières des terminaux.



REALISATEUR

Né en 1981, Marc PICAVEZ étudie l'anthropologie, et réalise son premier long-métrage de fiction, *Bul déconné !* en collaboration avec Massaër DIENG, à l'âge de 22 ans. Tourné dans les banlieues de Dakar, le film sera sélectionné dans une trentaine de festivals à travers le monde et primé à Dakar, Montréal, Ouidah et San Francisco. Marc a réalisé de nombreux court-métrages de fiction, et est régulièrement soutenu par le CNC pour ses scénarios de long métrages, actuellement en production.



depuis trois ans et une résidence de création menée à Saint-Nazaire, ville portuaire sur la côte atlantique, Marc a plongé dans l'univers de la marine marchande. Il y a conçu *Seamen's Club*, une vaste exposition composée de cinq installations vidéo. Produite par le LIFE, Lieu International des Formes Emergentes, elle rencontre actuellement un grand succès auprès du public et de la critique.

S'inscrivant dans la continuité de ce travail artistique, SEA IS MU COUNTRY est la 3e collaboration entre Marc et les films du balibari.

PRODUCTRICE

Estelle Robin You – Productrice

Estelle est productrice associée des Films du balibari, société de production basée à Nantes. Elle a vécu et travaillé en Irlande de 1991 à 2000. De retour au pays, elle produit des documentaires de création au niveau national et international. Ses productions ont été sélectionnées dans divers festivals autour du monde, comme Vision du réel (Nyon), HOT DOCS (Toronto), IDFA (Amsterdam) et RIDEM (Montréal). Ses dernières co-productions s'intitulent *Sept Enfants Cette enfance* l'enfance de Céline Thiou, *Village Without Women* de Srdjan Sarenac, *La Machina* de Thierry Paladino, *Broadway* de Judith Josso et *The Man Who Made Angels Fly* de Wiktoria Szymanska. Ces films ont été diffusés sur France Télévisions, ZDF, ORF, SVT, AVRO, YLE, et ARTE.

Avec ses associés, Estelle a été nommée au Prix Procirep du Producteur Français de Télévision 2010.