

quelques types de pirogue à nosy-be

DENIS BINET (1)

Les pirogues à balancier malgaches ont déjà retenu l'attention des ethnologues : PETIT (1930) a pris quelques notes sur la région de Nosy-Be, M. et J. FAUBLEE (1950) ont étudié en détail les pirogues *vezo*.

Notre propos est de préciser très succinctement ces observations; nous voudrions également dégager les tendances évolutives récentes de la pirogue dans la région de Nosy-Be.

LE LAKADRAO

C'est la pirogue la plus courante (fig.1, 2); essentiellement utilisée pour la pêche, il lui arrive de servir au transport. Sa longueur varie de 3 à 8 mètres approximativement.

Le fond de l'embarcation est constitué d'une partie monoxyle (*roka*), grossièrement taillée à l'intérieur, soigneusement polie à l'extérieur. La section transversale est en forme de V très pointu à l'avant et à l'arrière, un peu plus aplati au milieu.

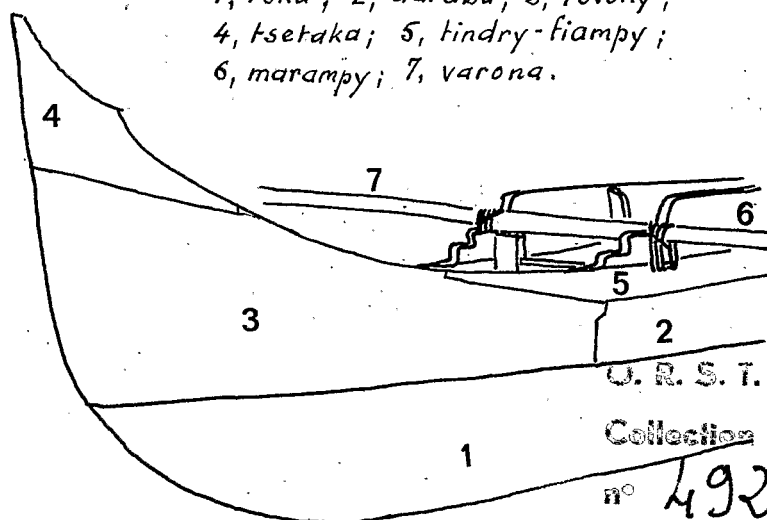
Le *roka* dépasse un peu la hauteur de flottaison, mais le franc-bord est rehaussé par des bordés (*daraba*) chevillés dans leur épaisseur à la partie monoxyle et soutenus par des membrures (*taroma*). Ces membrures sont incomplètes, elles ne se rejoignent pas au fond de la pirogue.

A l'avant (*aloha*) et à l'arrière (*afara*), les bordés babord et tribord ne forment qu'une seule pièce, en V, (*tovona* ou *tovony*) et résolvent le délicat problème de l'étanchéité entre un bordé et une étrave.

Surélevant l'étrave (*loha*, c'est-à-dire la tête), au dessus du *tovony*, se trouve une pièce semblable, en forme de V elle aussi, mais de 10 à 20 cm de long seulement : le *tsetaka*. La forme du *tsetaka* permet de distinguer le *lakadrao* du *lakajilo*.

Fig.1 - Proue de *lakadrao*.

- 1, *roka*; 2, *daraba*; 3, *tovony*;
4, *tsetaka*; 5, *hindry-fiampy*;
6, *marampy*; 7, *varona*.



O. R. S. T. O. M.

Collection de Référence

n° 4928

(1) Océanographe à l'ORSTOM

18 AOUT 1971

Sc Huv

Plusieurs bancs (*fianky*, diminutif *fiankina*) jouent le rôle de barrots en maintenant l'écartement des bordés.

Entre les deux bouts-dehors de balancier, l'avant dernier bordé (*tindry-fiampy*) est surélevé d'un ou deux éléments (*marampy*), plus hauts à l'arrière qu'à l'avant. En général, sur les pirogues relativement importantes, l'intervalle séparant les deux bouts-dehors est ponté (*baso*) à la hauteur des bancs, de même que l'extrémité avant, où se trouve parfois un petit coffre. Parfois une plate-forme de bambous (*kitandra*), soutenue par les bouts-dehors et débordant de part et d'autre de la pirogue, sert au transport de marchandises.

En arrière du premier et de l'avant-dernier banc, à la hauteur de ces derniers, deux barrots ronds (*tetikara*) traversent membrure et bordé en dépassant à l'extérieur. Sur ces *tetikara*, deux bouts-dehors (*varona*) sont fixés par un cordage (*fembeka*), à l'extérieur du bordé.

À tribord, le balancier (*fañary*), effilé aux deux extrémités, est relié aux bouts-dehors par l'intermédiaire de deux épontilles (*tatiky*). L'assemblage bout-dehors - épontille - balancier est du type tenon-mortaise. Ces épontilles surélèvent l'extrémité des bouts-dehors, mais ne sont pas assez hautes pour éviter une légère gîte de la pirogue sur tribord.

À babord, le contre-balancier (*fanary-bitiky*) est fixé au bout-dehors avant par une mortaise, tandis qu'une simple ligature le retient au bout-dehors arrière. Le seul rôle de ce contre-balancier, plus proche de la coque à l'arrière qu'à l'avant semble celui de point de tire pour la voile.

Le mouillage est constitué d'une pierre (*andrisa*) retenue par un cordage (*tadin'my andrisa*). Une calebasse tient lieu d'écope (*kiriho*).

Le *lakadrao* est donc déjà une embarcation complexe. Élégant et soigné, sa solidité laisse à désirer. La fixation du bordé par des chevilles n'est pas très robuste, pas plus que ne le sont les membrures incomplètes ou la fixation du balancier. Tout ceci ne saurait résister à une mer un peu forte. Il est vrai que les efforts sont supportés en souplesse par une légère torsion des bouts-dehors de balancier, ou même des bordés : au vent arrière une pirogue de quelques années donne l'impression de se "vriller" entre les lames très courtes que soulève le *talio* (brise de mer).

Les limites de résistance, jointes au type de construction (*roka* monoxy-le) expliquent que ce type d'embarcation n'ait pu s'agrandir beaucoup.

La voile, (*lay*), la plus couramment utilisée, est de forme rectangulaire, plus large que haute; deux espars (*bonday*) la soutiennent et l'orientent.

L'emplanture de ces espars (*fangitia*), pièce allongée environ 40 x 15 x 10 cm, est fixée sur le fond de la *roka*, sous le premier banc; elle comprend 4 ou 5 cavités dans lesquelles peuvent se ficher l'extrémité des espars (1).

Au vent arrière, les *bonday* sont placés dans les trous les plus postérieurs de l'emplanture; ils sont amarrés sur l'arrière du barrot avant, dans la position la plus écartée possible, chacun reposant sur un bordé.

(1) Les trous de l'emplanture sont toujours alignés sur une seule rangée, contrairement à ce qu'ont observé M. et J. FAUBLEE sur les pirogues vezo.

Fig. 2 - Lakadrao au plus
près tribord amures.

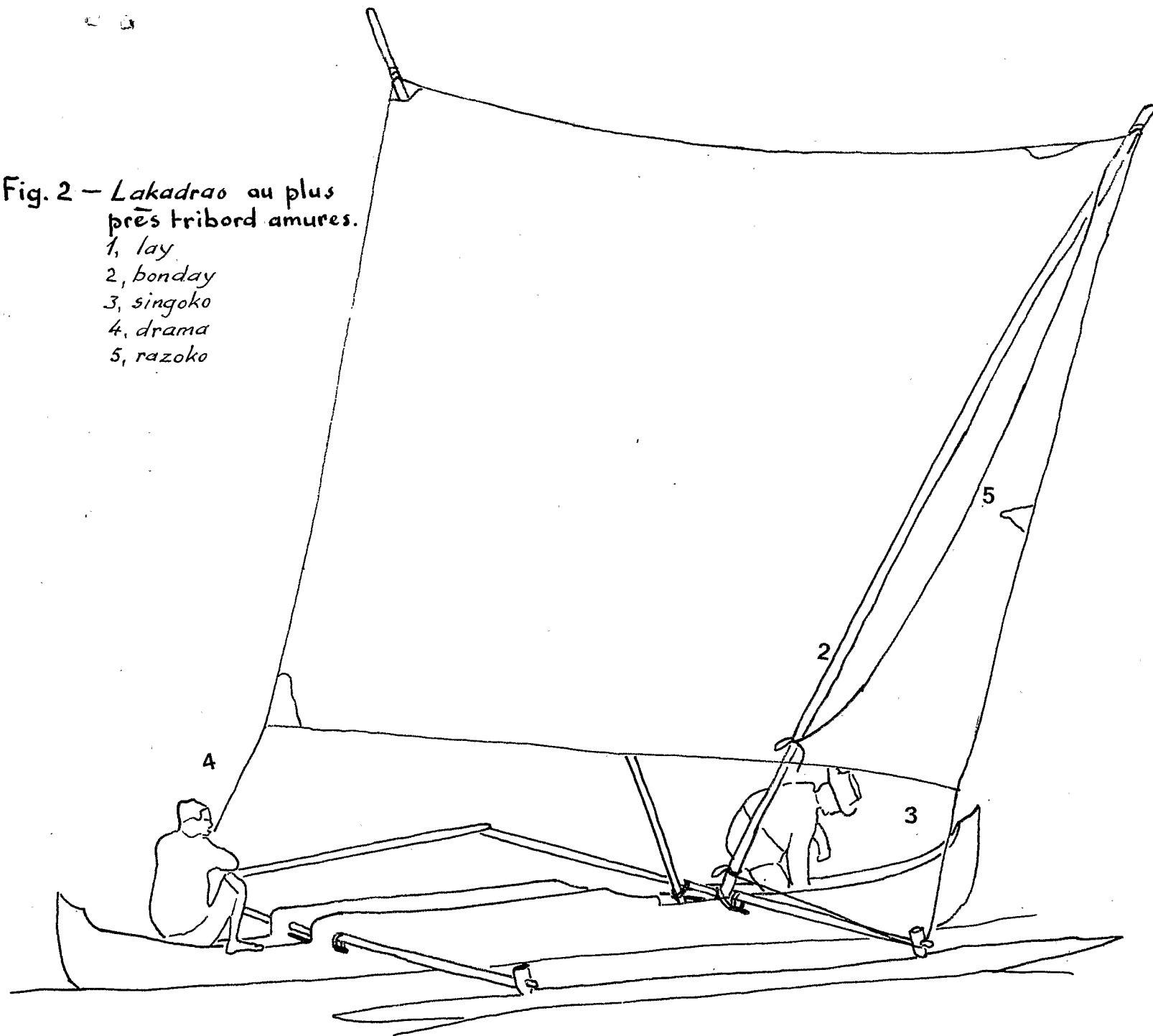
1, lay

2, bonday

3, singoko

4, drama

5, razoko



L'effort de la voile vers l'avant est transmis du haut des perches au bout-dehors arrière par les *razoko* (sortes de bastaques), frappés à proximité du barreur. Les écoute (*drama*), passées aux extrémités du bout-dehors avant reviennent s'amarrer sur les espars.

Le barreur s'assied derrière le bout-dehors arrière et gouverne avec une pagaie, retenue quelquefois par un erseau. Aux allures moins arrivées, la pagaie est placée sous le vent, la dérive la plaque sur la coque.

Pour loffer jusqu'au large, il faut réorienter le gréement en déplaçant vers l'avant le pied de l'espar sous le vent; ce qui recule l'extrémité supérieure, la fixation sur le barrot étant légèrement mollie. La voile peut être ainsi rapprochée de l'axe du bateau. Les points d'amarrage des *razoko* sont alors déplacés au vent, sur les bouts-dehors avant et arrière. De bastaques les *razoko* se transforment en haubans. Le *singoko*, au vent (amure), reste sur le bout-dehors avant; le *drama* sous le vent (écoute) passe sur l'extrémité du bout-dehors arrière.

Aux allures proches du vent de travers, l'espar du vent, légèrement incliné vers l'étrave se trouve (en général) au vent de la voile; l'espar arrière toujours très incliné, passe sous le vent (1). On se rapproche du gréement à livarde, quand certains pêcheurs enroulent partiellement la voile autour du premier espar, à moins qu'ils ne se contentent de la passer devant le mât et d'en frapper l'amure sur la livarde (perche arrière) (2). L'écoute reste sur le bout-dehors arrière, mais à proximité de la coque. Ne connaissant pas l'usage de la dérive, les pêcheurs, en général, ne serrent pas le vent au-delà du travers.

Par temps calme ou vent contraire, la pirogue peut être manoeuvrée à la pagaie (*favy*) par deux ou trois hommes (3). En général, les pêcheurs utilisent au mieux l'alternance des vents solaires : *varatraza* le matin faible brise de terre, *talio* l'après-midi, brise de mer atteignant la force 4.

LAKADJILLO, LAKARAKISY, LAKAFIARA

Le *lakadrao* décrit ci-dessus est la pirogue la plus courante. On appelle également *lakadrao* des pirogues plus grossièrement construites, sans bordé au-dessus du *roka*, servant d'annexes aux boutres.

Le *lakadjilo* est plus long que le *lakadrao* (de l'ordre de 8 m), il ne semble pas servir à la pêche mais uniquement au transport. Plus que ses dimensions (voisines des plus grands *lakadrao*), la forme du *tsetaka* le distingue du *lakadrao* (fig.3, 4).

- (1) Il semble qu'il n'y ait pas de règle absolue, l'essentiel est d'empêcher la voile de faséyer.
- (2) M. et J. FAUBLEE ont décrit ces diverses allures pour les pirogues *vezo*, il attribue à cette voilure réduite le rôle de diminuer la gîte et la dérive en maintenant le balancier immergé quand la pirogue est tribord amure. Nous pensons également que cette manoeuvre permet à l'embarcation de serrer le vent de plus près, sans que sa voile ne faséye juste en arrière du mât.
- (3) Nous avons eu l'occasion de voir une pirogue de type *lakadrao*, un peu plus large et profonde que celles utilisées pour la pêche à Nosy-Be, venant du massif d'Ankify, gréé d'une voile arabe (voir ci-dessous) et dont les pagaies reliées par un erseau au bordé étaient utilisées comme aviron, à l'avant et à l'arrière, un de chaque bord.

FIG. 3 - Lakadjilo (ou Lakarakisy?)
des iles Mitsio.

- 1, fanary
- 2, tafiky
- 3, varona
- 4, fanary-bitiky
- 5, formany
- 6, mongory

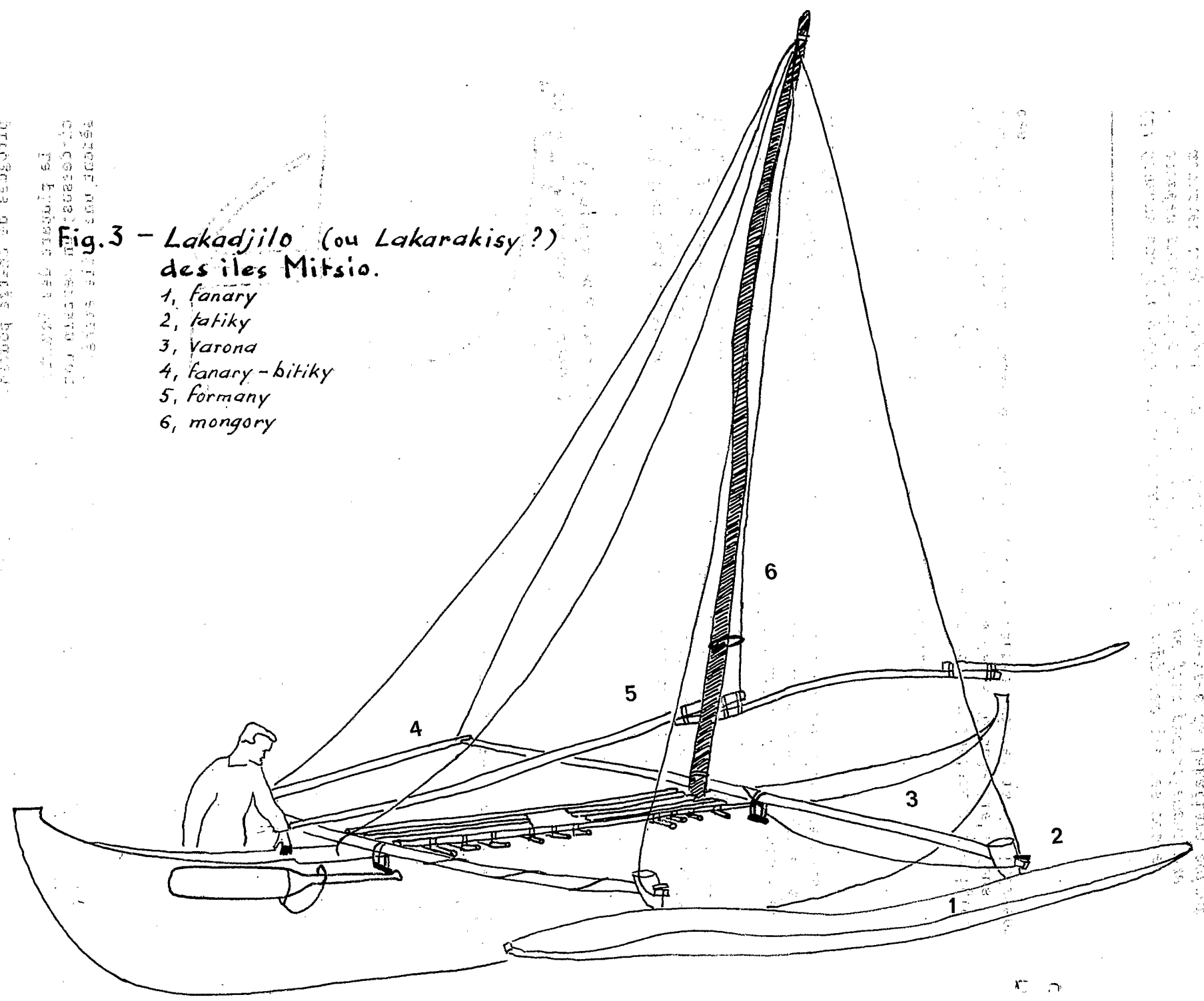


FIG. 3 - Lakadjilo (ou Lakarakisy?)
des iles Mitsio.

FIG. 3 - Lakadjilo (ou Lakarakisy?)
des iles Mitsio.

On trouve beaucoup plus rarement des *lakarakisy*, plus longs, mais surtout plus larges et au franc-bord plus élevé (au moins 1 m du fond de la *roka* au plat-bord). Le *tsetaka* a la même forme que celui du *lakajilo*. Ce sont des pirogues de charge pouvant, dit-on, embarquer un zébu.

La plupart des *lakadrao* et *lakajilo* sont grées de la voile carrée décrite ci-dessus; un certain nombre de pirogues (essentiellement des *lakajilo*) possèdent une voile arabe. Il semble que tous les *rakisy* en soient munis.

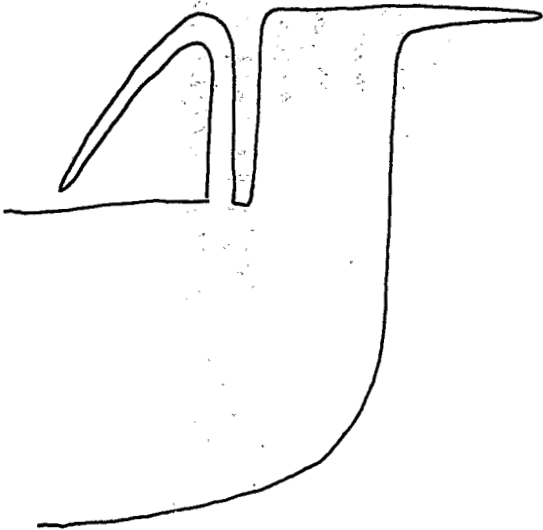


Fig. 5 - Proue de *lakafiara*
(d'après une maquette).

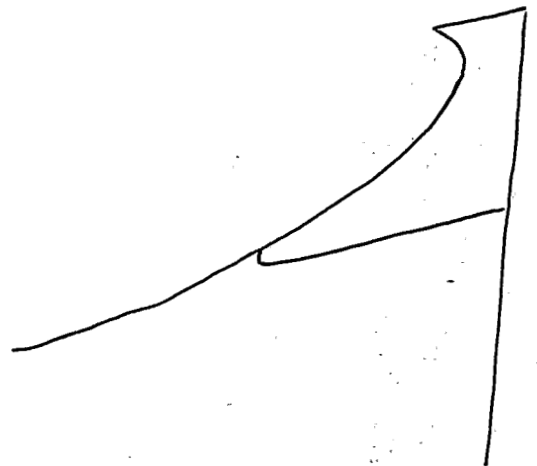


Fig. 4 - *Tsetaka* de *lakadjilo*

Il faut mentionner un dernier type de pirogue, signalé par PETIT : le *lakafiara*. Cette pirogue à l'étrave particulièrement recherchée, ne servait qu'à la pêche à la tortue, animal sacré. Les ornements de la proue et de la poupe ont des valeurs symboliques (fig.5).

Bien qu'il ne nous ait pas été donné d'en voir dans la région de Nosy-Be, les artisans de Nosy-Komba gardent parfaitement le souvenir du *lakafiara* et leurs maquettes destinées aux touristes sont semblables aux illustrations de PETIT (1).

EVOLUTION DES GREEMENTS SOUS L'INFLUENCE ARABE

La pirogue à balancier et sa voile carrée sont vraisemblablement d'origine océanienne, comme certains ancêtres des habitants de la "Grande Ile". Nous considérerons comme "malgache" pirogue et voile carrée, vis-à-vis des influences arabes.

(1) Comment étaient grées ces *lakafiara*. On peut supposer que les voiles carrées traditionnelles les propulsaient. Il ne faut probablement pas attacher trop d'importance au fait que les maquettes de *lakafiara* soient grées de voiles arabes, étant donné qu'il en est de même pour presque toutes les maquettes.

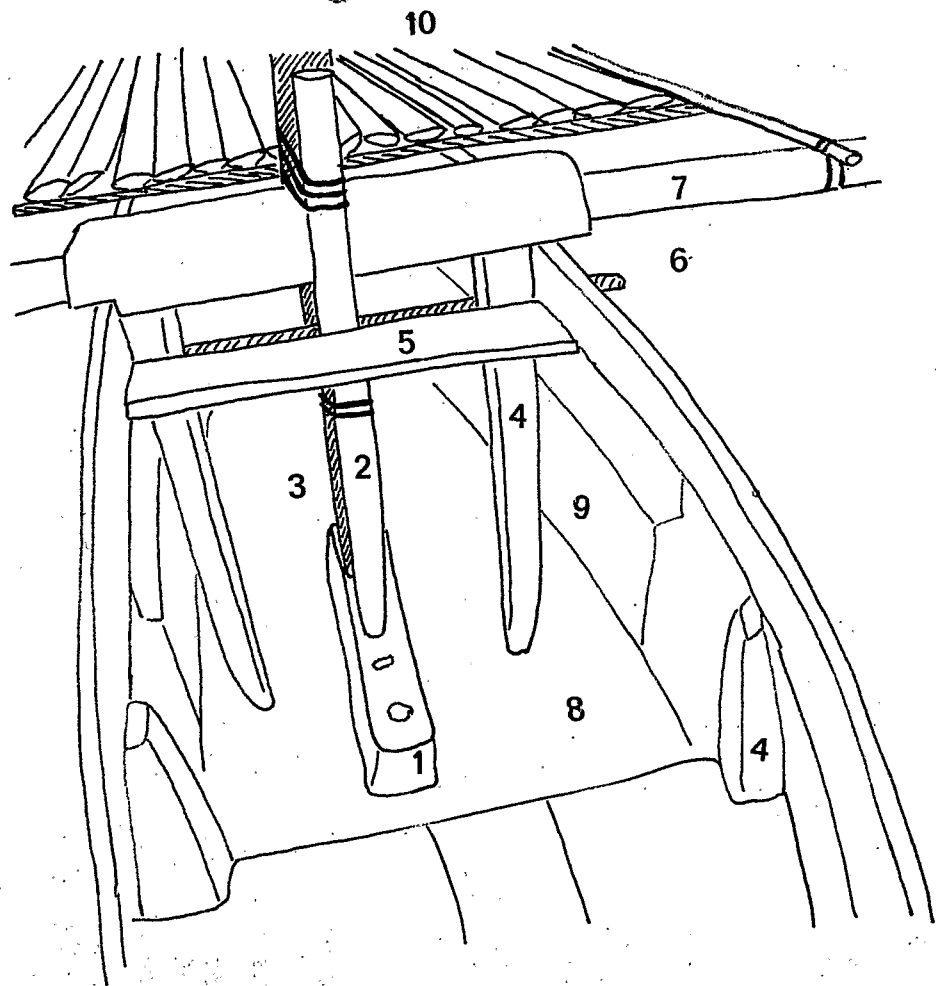
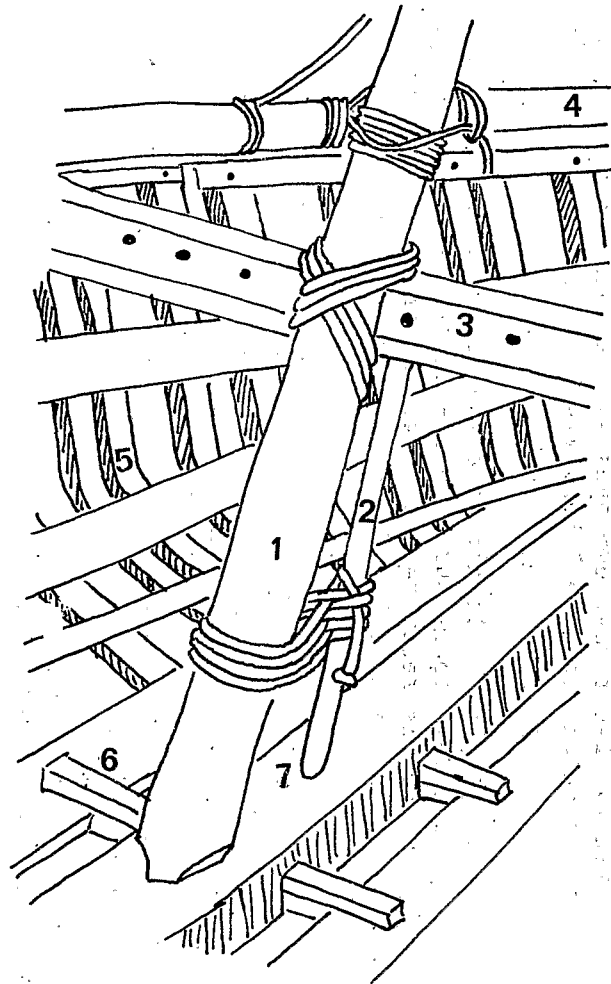


Fig. 6 - Fixation du mât sur un lakadrqo.

- | | |
|-------------|--------------|
| 1, fangitia | 6, tetikara |
| 2, montrana | 7, varona |
| 3, mongory | 8, roka |
| 4, taroma | 9, daraba |
| 5, fianky | 10, kitandra |

Fig. 7 - Fixation du mât sur un boutre.

- 1, mongory
- 2, montrana
- 3, fondro
- 4, formany
- 5, taroma
- 6, ahalgamy
- 7, motamy (emplanture).



Cependant les influences étrangères existent déjà dans le vocabulaire technique de la pirogue : *taroma* (la membrure), *drama* (l'écoute) sont des termes comoriens. Ces influences se précisent avec la voile trapézoïdale qui mérite certainement son nom de "voile arabe" (*lay rakisy* ou voile de *rakisy*).

La fixation du mât (fig.6) est exactement calquée sur celle des boutres (fig.7). Les termes employés sur les pirogues sont pour la plupart ceux-là mêmes qu'on retrouve à bord des boutres, empruntés au dialecte des Comores (1).

Mongory (c) : le mât, incliné vers l'avant, calé dans le *fangitia* (s) : emplanture, repose sur le bout-dehors avant renforcé par une pièce évidée en U, qui le recouvre sur toute la largeur de la pirogue. Bout-dehors et pièce en U jouent le rôle du *fondro* (c), barrot principal des boutres.

Le mât est maintenu en place, appliqué sur le bout-dehors, par 2 ligatures le reliant à une baguette placée sur l'avant du bout-dehors. Cette baguette, *montrana* pour les boutres (2), est fichée elle aussi dans l'emplature et dépasse le plat bord de 20 à 30 cm.

Le mât est haubanné par 2 *ayary* (c), à babord et à tribord, frappés aux extrémités du bout-dehors avant.

L'antenne, *formamy* (c), aussi longue que l'embarcation est en deux parties, ligaturées au niveau du mât. Un collier l'applique contre le mât. La drisse est appelée *razoko* (s) (dans le gréement carré c'est le nom des bastingues), ou *hehenja* (c) (dormant de la drisse sur les boutres).

A bord des boutres, il faut trois cordages pour orienter la voile arabe : *drama* (c), l'écoute - *jiosy* (c), l'amure - et *amirao* (c), palan frappé sur l'avant de l'antenne. Il n'est pas certain que cette dernière manoeuvre se retrouve sur les pirogues.

L'ensemble technique du boutre comorien (et plus anciennement arabe) a donc été transposé sur la pirogue sakalava.

TENDANCES ACTUELLES

Le dernier gréement décrit est en fait le plus rare (3). Tandis qu'à l'époque de la mission de PETIT les *lakajilo* étaient couramment gréés de la voile arabe et ces embarcations étaient fréquentes.

Il est pourtant incontestable que la voile arabe représente un progrès par rapport à la voile carrée. M. et J. FAUBLEE notent les limites de celle-ci :

-
- (1) Nous signalerons par (c) les termes comoriens, par (s) les sakalava. L'appellation de "comorien" reflète la pensée de nos informateurs; il serait probablement plus juste de dire d'origine swahili ou même arabe.
 - (2) Sur la pirogue étudiée, cette pièce nous a été désignée comme mangily (c); ce qui nous paraît résulter d'une confusion : mangily désigne sur les boutres une pièce servant au soutien du bout-dehors.
 - (3) Lors des sept mois que nous avons passé à Nosy-Be, en 1966, nous n'avons rencontré que trois pirogues gréées ainsi; elles venaient toujours de la Grande Terre, jamais de l'île.

remontée au vent impossible, difficulté d'amener la voile en mer : état antérieur à l'invention de la poulie. La voile arabe permet à un même équipage d'établir une surface de voile plus importante et plus facile à manoeuvrer, grâce à un mât fixe et à des poulies. La voile arabe permet également un réglage plus progressif et peut-être une meilleure remontée au vent.

Cette nouvelle voile autorisait des embarcations plus importantes, plus manoeuvrantes, pourquoi ne s'est-elle pas imposée ?

La complexité du gréement a vraisemblablement rebuté un peuple qui n'est pas très navigateur (à bord des boutres les matelots sont Sakalava tandis que le patron est comorien), peut-être y a-t-il une légère réticence vis-à-vis d'une technique étrangère, enfin le remplacement des pirogues par de petits boutres pour tous les transports a rendu inutile l'existence des grandes pirogues. Le développement des moteurs hors-bord est resté limité et n'a pu jouer un rôle prépondérant.

Exigüe et relativement fragile, la pirogue ne pouvait se développer beaucoup; il est néanmoins regrettable d'assister à la régression technologique d'une embarcation aussi élégante.