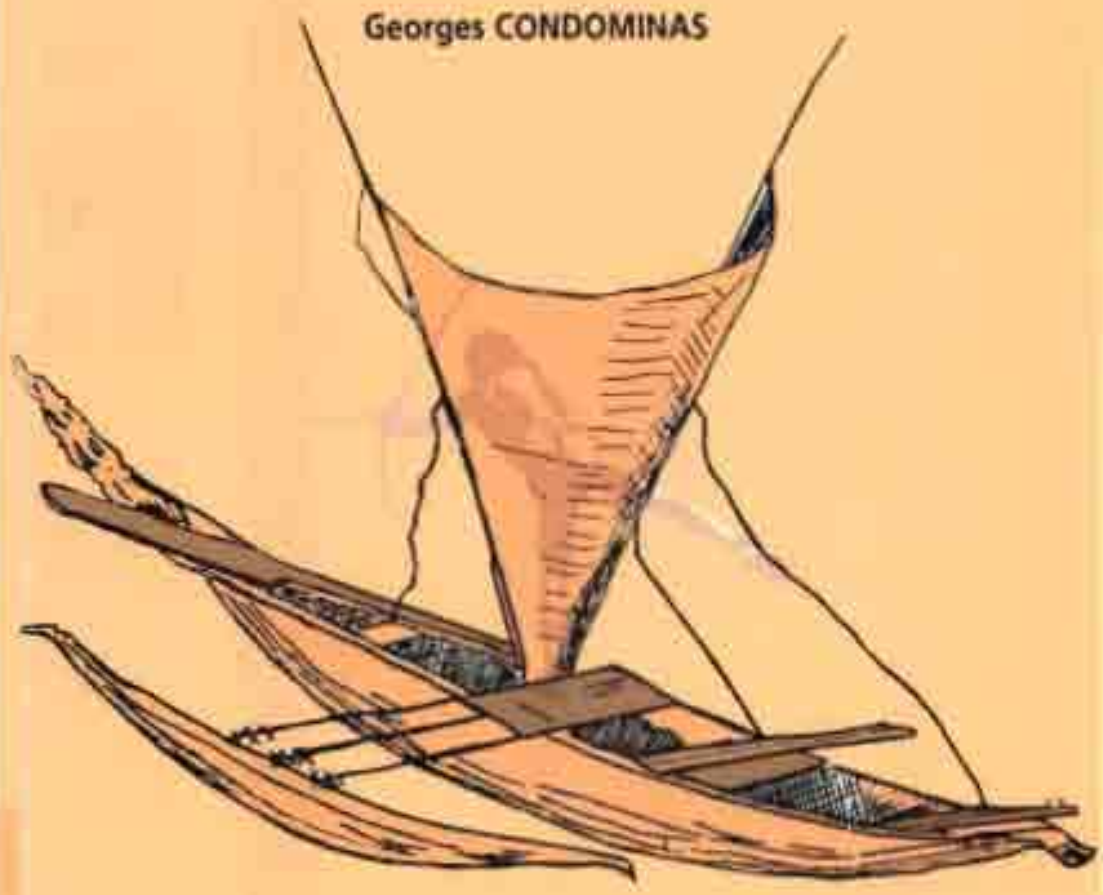
DOCUMENTS SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

III 4

Esquisse d'une étude sur la navigation et la pêche aux Nouvelles-Hébrides

Georges CONDOMINAS



IRD
Institut de recherche pour le développement
CENTRE DE NOUMÉA

DOCUMENTS
SCIENTIFIQUES
et TECHNIQUES

IRD
Institut de recherche pour le développement

Publication éditée par :
Centre IRD de Nouméa
BP A5, 98848 Nouméa CEDEX
Nouvelle-Calédonie
Téléphone : (687) 26 10 00
Fax : (687) 26 43 26

L'IRD propose des programmes regroupés en 5 départements pluridisciplinaires :

I	DME	Département milieux et environnement
II	DRV	Département ressources vivantes
III	DSS	Département sociétés et santé
IV	DEV	Département expertise et valorisation
V	DSF	Département du soutien et de la formation des communautés scientifiques du Sud

Modèle de référence bibliographique à cette revue :
Adjeroud M. *et al.*, 2000. Premiers résultats concernant le benthos et les poissons au cours des missions TYPATOLL. *Doc. Sci. Tech.* II 3, 125 p.

ISSN 1297-9635
Numéro **III 4 - Mai 2001**
© IRD 2001
Distribué pour le Pacifique par le Centre de Nouméa.

COORDINATRICE JACQUELINE THOMAS
CONCEPTION/MISE EN PAGE JEAN PIERRE MERMOUD

Dessins, 1ère de couverture: Pirogue (Edge-Partington), pêcheur (d'après photo de Somerville).
Dessins, 4ème de couverture: Entrée du port Olery, à Espiritu Santo, d'après une photographie du docteur François, dans l'ouvrage « Marins et Missionnaires » par le P. A. De Salinis S. J., 1927. Pêcheur (d'après photo de Somerville), flèche (Edge-Partington), pirogue (Codrington), écope, hameçon et filet (Musée de l'Homme).

Mots clés
TRADITION; NAVIGATION; EMBARCATION; PIROGUE; RITUEL; RITE FUNERAIRE; TECHNIQUE DE PECHE; LEXIQUE/NOUVELLES-HEBRIDES (VANUATU)

ESQUISSE D'UNE ÉTUDE SUR LA NAVIGATION ET LA PÊCHE AUX NOUVELLES-HÉBRIDES

1947

Georges CONDOMINAS

Édition d'un manuscrit rédigé en 1947

REMERCIEMENTS

Ce texte est la reproduction du mémoire de stage que j'ai soutenu il y a plus d'un demi-siècle au CFRE (Centre de Formation aux Recherches Ethnologiques) créé en 1946 par feu le Professeur André Leroi-Gourhan sous l'égide de l'ORSTOM. A une époque où le **Vanuatu** s'appelait encore les **Nouvelles-Hébrides**.

Au cours de la période de pénurie qui a suivi celle de la Deuxième Guerre mondiale, ce texte d'un débutant a beaucoup souffert non seulement de la piètre qualité du papier d'alors, mais surtout de la grande faiblesse de la documentation existant à l'époque au Musée de l'Homme.

Seules modifications : la liste dactylographiée des légendes ajoutée à la fin du mémoire et la liste des termes de marine établie par Hélène Guiot. Quant au texte proprement dit, nous avons tenu à le maintenir dans sa forme écrite de 1947 et conservé les maladresses du débutant, notamment dans la présentation de la bibliographie.

Mes remerciements vont à Jean Guiart qui a retrouvé ce texte et me l'a donné, à Dominique Guillaud qui l'a recommandé et à François Jarrige qui l'a adopté et édité. Ainsi qu'à Christian Colin, son successeur à la tête de l'ORSTOM* Nouméa, enfin à Jacqueline Thomas et Jean Pierre Mermoud qui en ont assuré la réalisation.

Georges CONDOMINAS

N. B. Les dessins n'indiquant pas d'origine bibliographique sont ceux que j'ai faits moi-même d'objets appartenant au Musée de l'Homme. Pour les autres, je me suis contenté de les recopier d'après les ouvrages indiqués.

* ORSTOM devenu IRD (Institut de recherche pour le développement) par décret du 5 novembre 1998

TABLE DES MATIERES

Remerciements 4
Introduction géographique 7
Carte de situation 8

PREMIÈRE PARTIE : LA NAVIGATION

A. LES EMBARCATIONS 9

a). **Les embarcations d'utilisation courante** 10
(i) Les pirogues côtières 10
La coque 10
Le balancier 11
Décoration, figures de proue 11
Carte des zones culturelles de Malekula 12
Construction 13
Pagaies 13
Voiles 14
Écopes 14
Utilisation, taille et nom des pirogues 14
(ii) Les radeaux 15

b). **Les embarcations de haute mer** 15
(i) Les anciennes grandes pirogues 15
Manœuvre des pirogues de haute mer 16
Mode de propriété 17
(ii) Remplacement des pirogues de haute mer par des baleinières 17

B. APERÇU SUR QUELQUES RITES RELATIFS À LA NAVIGATION 17
a) Rites relatifs à la construction d'une ancienne pirogue de haute mer. 17
b) Rites relatifs à la consécration et au lancement d'une embarcation de haute mer 19
c) Rites funéraires d'une embarcation de haute mer 20

C. LES VOYAGES AU LOIN 21
Carte des grands voyages traditionnels 22

DEUXIÈME PARTIE : LA PÊCHE

A. LES MODES DE PÊCHE **27**

1. Cueillette des produits de la mer 27
2. Pêche à la main 27
3. Pêche aux armes 27
4. Pêche au hameçon et à la ligne 28
5. Pêche au filet 28
6. Pêche à la nasse 28
7. Pêche au poison 28
8. Pêches collectives 29
9. Pêche au barrage 29
10. Pêche à la dynamite 30

B. RITES ET MAGIE DE PÊCHE **30**

C. CIRCULATION DES PRODUITS DE LA PÊCHE **31**

D. UTILISATION DES PRODUITS DE LA PÊCHE **31**

CONCLUSION **32**

Perspectives sur la pêche aux Nouvelles-Hébrides 32

Rupture de l'isolement des indigènes 32

BIBLIOGRAPHIE 34

APPENDICE

Tableaux de mots néo-hébridais relatifs à la navigation et à la pêche 38

LEXIQUE DES TERMES DE MARINE **41**

TABLE DES ILLUSTRATIONS **43**

ILLUSTRATIONS **47**

INTRODUCTION GÉOGRAPHIQUE

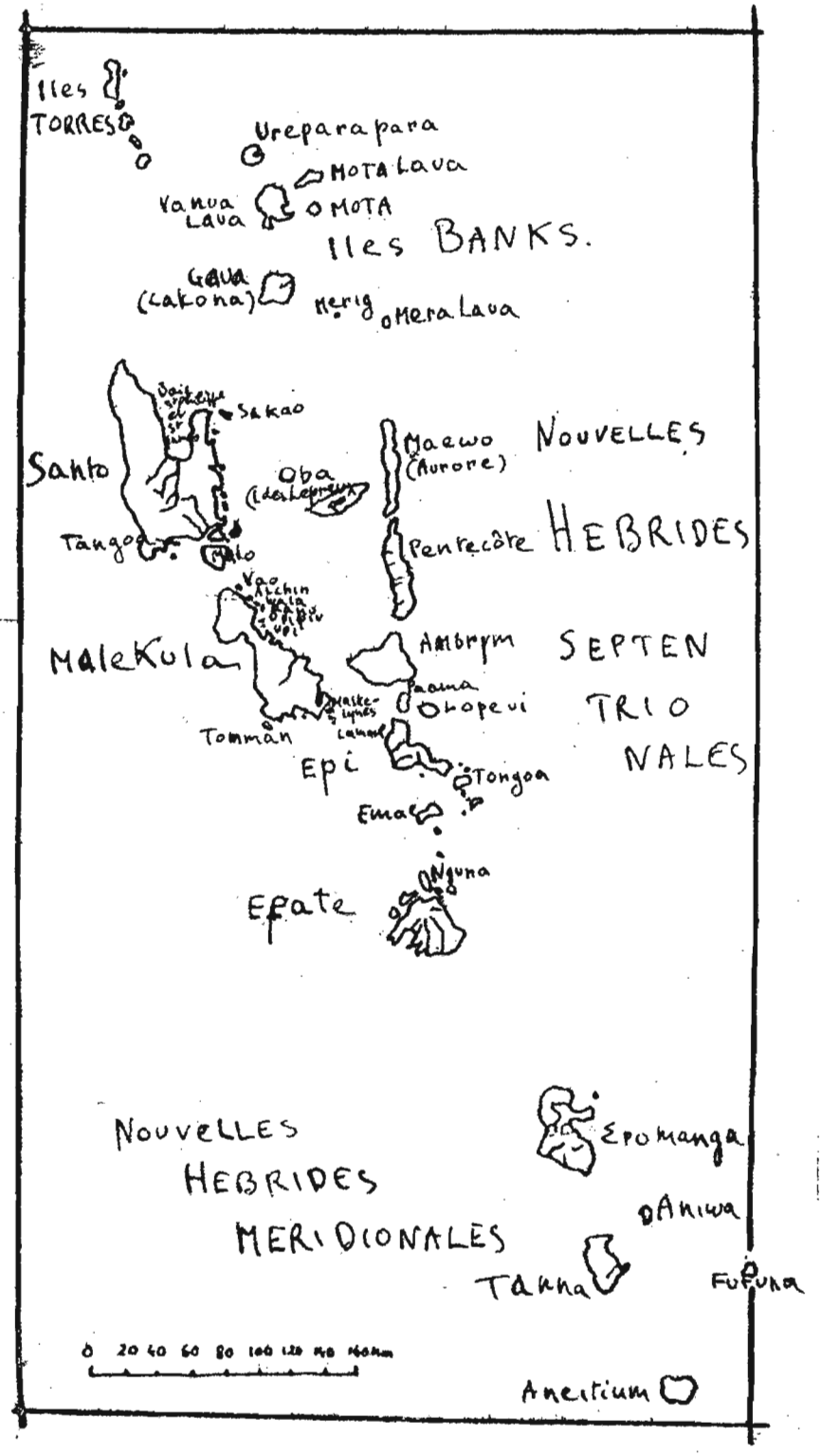
Les Nouvelles-Hébrides s'échelonnent sur l'arc volcanique allant de la Nouvelle-Guinée et des îles Salomon à la Nouvelle-Zélande en une multitude d'îles affectant grossièrement la forme d'un Y dont le pied serait posé sur une ligne allant de la Nouvelle-Calédonie aux îles Fidji. On peut les subdiviser en quatre groupes d'inégale étendue s'étageant entre les latitudes 13° sud et 21° sud : les îles Torres (le plus restreint), les îles Banks, les Nouvelles-Hébrides septentrionales (de beaucoup le plus important) et les Nouvelles-Hébrides méridionales.

L'archipel reposerait d'après Aubert de la Rüe, sur un socle ancien et devrait son existence à une activité volcanique toujours vivante et au long travail des coraux qui entourent chaque île d'une ceinture de récifs.

Les eaux baignant ces îles sont peu propices à la navigation. La marée dont l'amplitude varie de 1 à 2 mètres, provoque dans les chenaux étroits qui séparent la plupart d'entre elles des courants d'une grande violence. L'alizé du Sud-Est règne en maître absolu de mai à octobre où il souffle assez souvent en tempête et créé une mer houleuse rendant inabordables les rivages orientaux de certaines îles. Les côtes sont déchiquetées sans offrir un grand nombre d'abris sûrs, le plus souvent rocheuses et escarpées, elles laissent parfois la place à la mangrove ou à des plages de sable blanc ou noir. Le littoral, sauf dans les îles très jeunes est doublé de récifs frangeants, coupés par des passes et dans lesquels, en se retirant la mer laisse de petites mares peuplées de nombreux poissons. Il se trouve parfois étendu à une faible distance par des récifs barrières qui, autour de certaines îles, isolent de petits lagons. En dehors des volcans, actifs de Ambrym et de Tanna, et intermittent de Lopévi, le volcanisme se traduit dans l'archipel de différentes manières, notamment par des séismes qui vont jusqu'à provoquer de grands raz de marée ravageant les villages installés sur les côtes qu'ils balaient.

Non seulement cet état de chose a arrêté chez la plupart des Néo-Hébridais tout élan pour la navigation, mais les a détournés des énormes richesses en poissons qu'ils ont à portée de la main. Des grandes expéditions entreprises sans doute autrefois, il ne reste plus aujourd'hui que quelques voyages de commerce en porcs effectués par les habitants de certaines îles ; les pirogues ne servent qu'aux allées et venues d'un village côtier à l'autre ; la pêche sur le rivage n'est pas aussi intense qu'elle devrait être et la pêche en mer est pour ainsi dire inconnue.

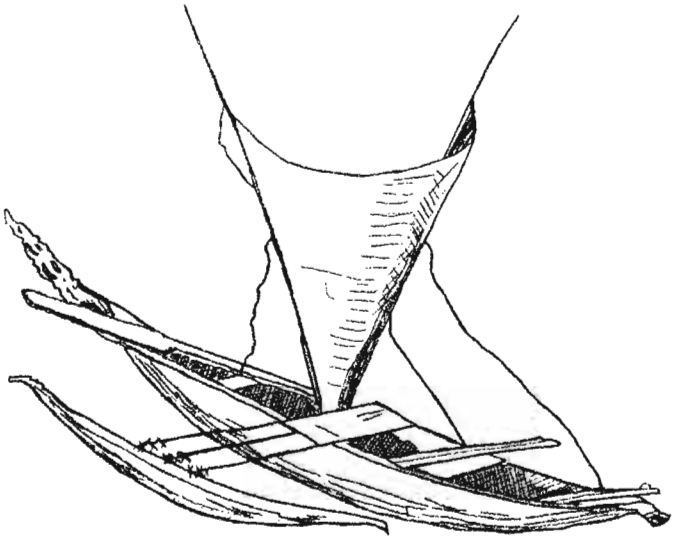
Carte n°1. Les Nouvelles Hébrides.

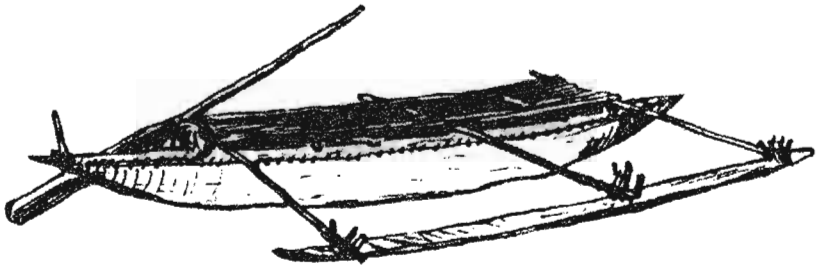


Première partie

La navigation

Les embarcations





A. LES EMBARCATIONS

b) LES EMBARCATIONS D'UTILISATION COURANTE

(i) Les pirogues côtières

On peut dégager à travers les variations particulières à chaque île, un type de base auquel correspondent toutes les embarcations des Nouvelles-Hébrides : c'est la pirogue à balancier unique composée d'une coque monoxyle reliée par de longs bouts-dehors, à un flotteur, auquel ils sont fixés par l'intermédiaire de bâtonnets entrecroisés.

C'est à partir de ce type que nous indiquerons les variations de détail.

La coque

Constituée par un tronc d'arbre creusé, ayant conservé une forme arrondie, sans quille et dont les deux extrémités ont été amincies, mais très souvent plus fortement à l'avant. Le poids de la pirogue et de son contenu étant normalement à l'arrière, fait sortir la proue hors de l'eau, elle peut être creusée de façon à ce que le plat-bord soit à peu près d'égale épaisseur sur tout le pourtour (pirogue côtière des îlots bordant la côte N.E. de Malekula[1], ou s'élargir passablement à l'avant et à l'arrière (Santo N.W., Oba, îlot Tomman, îlot Laman, Efate) et souvent dans ce cas se terminer aux deux extrémités en protubérance plus ou moins épointée facilitant la prise (îles Banks, Pentecôte, îlot Uripiv, Malekula S., Tanna, Aneitium).

Les **lisses**, quand elles existent, sont constituées chacune par une tige de bambou courant le long de chaque bord (Santo, Oba, Malekula et Îlots, île Laman).

Des **fargues,** composées de plusieurs planches cousues entre elles et aux bords du monoxyle peuvent rehausser la coque d'un bout à l'autre (grandes pirogues côtières des îlots, Tanna, cf. photo Humphreys reproduite dans Haddon, p. 17), ou bien n'en pas atteindre les deux extrémités, et être reliées par un brise lame à l'avant (Efate), et un second à l'arrière (îlots Tangoa et Uripiv), enfin d'assise à deux courts ponts de bambou (Mota). Toutefois, un modèle de Futuna montre deux ponts reposant sur des fargues limitées à l'arrière par une planchette en forme de queue de poule[2], la proue se terminant en éperon.

Parfois, pour donner plus d'étanchéité à l'embarcation on place extérieurement à la jonction des fargues et de la coque des lames de bambou sur lesquelles passent les tresses de fibre de coco servant à la couture.

Les **bancs de nage** se rencontrent peu souvent, les bras du balancier remplissant efficacement cet office. Cependant on trouve sur des pirogues de Santo, à part deux planches indépendantes placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, sièges évidents, tout un ensemble de planches plus massives que les précédentes et maintenues sur les lisses par deux perches de bambou parallèles à celles-ci, cet ensemble constitue une plate-forme (fig. 3). À Vao, les bancs de nage seraient installés près du fond de la pirogue. À Atchin, une série de planches sont disposées à partir du bras de balancier avant jusqu'à la proue ; l'ensemble est maintenu par deux perches parallèles aux lisses ; les

[1] Nous désignerons par la suite ces îlots pris dans leur ensemble sous la dénomination « les îlots ». À chaque nom de lieu indiqué correspond une figure. Prière de s'y reporter.

[2] Gunn, 1914 : p. 198

deux premières planches peuvent être utilisées comme sièges mais les suivantes ont uniquement une signification rituelle comme celles analogues des pirogues de Vao indiquant d'après Speiser[3] le rang du propriétaire de la pirogue dans le *maki* [4].

Le balancier

Les **bouts-dehors**, longues perches de bambou en général, sont liés aux lisses quand elles existent, sinon directement aux plats-bords à l'aide de cordelettes de fibre de coco passant dans des trous creusés dans la coque près du bord. Dans les petites pirogues, les bras du balancier sont le plus souvent au nombre de trois, soit également espacés (îles Banks, Santo, Malekula S., Paama, îlot Laman, Futuna, Aneitium), soit sans symétrie : deux d'entre eux sont simplement rapprochés vers l'arrière (Pentecôte, îlots) ou même liés ensemble (Oba). Quand leur nombre atteint quatre, nombre maximum, comme trois est le chiffre minimum, les bouts-dehors sont toujours placés à égale distance les uns des autres (îlots Uripiv et Tomman, Efate, Tanna).

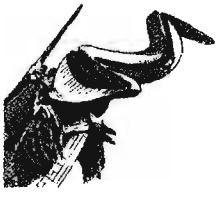
Les **bras du balancier** dépassent toujours la coque au bord opposé à celui du flotteur. Parfois pour les consolider, des bambous les relient perpendiculairement du côté du bord libre de la pirogue (Efate), ou de l'autre côté (Oba, Paama), ou des deux côtés à la fois, comme à l'îlot Tangoa où les bambous sont remplacés par des planches et sur la côte sud de Malekula où ils sont posés sur une plate-forme. À l'îlot Laman et à Ambrym cette plate forme de bambou est supportée par les bouts-dehors. À l'îlot Tomman cette plate forme se dédouble encadrant la coque et comme sur la côte sud de Malekula soutient les bras du balancier. À Efate, on trouve six plates formes : trois de chaque côté du monoxyle reposant sur les quatre bras du balancier, complétés par deux bouts-dehors indépendants posés à chaque bout de la pirogue et la dépassant sur chaque bord d'une égale longueur, les extrémités de ces bouts dehors et du bord libre de la pirogue, celle des bras de balancier sont reliées par deux tiges de bambou (fig. 19)

Le **flotteur,** très souvent, épouse grossièrement la forme du monoxyle avec cette différence qu'il n'est pas creusé. Dans quelques cas, c'est une planche aux extrémités relevées et arrondies (Mota), ou simplement une branche à peine dégrossie (Ure parapara, Santo N.W.)

Des **bâtonnets** entrecroisés par paires et plantés dans le flotteur fixent celui-ci aux bouts-dehors auxquels ils sont eux-mêmes liés par des cordelettes en fibre de coco.

Une seule exception à ce qui précède : le flotteur et son mode de fixation aux bouts-dehors à Erromango. Ceux-ci, soit horizontaux et se coudant soudain à angle droit au-dessus de lui, soit obliques et s'incurvant en angle ouvert, sont fixés directement au balancier par insertion dans un sillon central qui y court d'un bout à l'autre, insertion renforcée par des liens de fibre de coco.

Décoration (cf. planches 12 à 16 incluses)



À part cette ébauche de figure de poupe de Futuna, la quille d'après Gunn (p. 198) ressemblerait à une queue de poule, les seuls points des Nouvelles-Hébrides où les pirogues reçoivent une ornementation sont les « îlots » (principalement Vao, Atchin, les seuls endroits pour lesquels nous ayons des renseignements précis).

Elle consiste uniquement en figures de proue dont le motif de base est un oiseau au bec et aux ailes remarquablement stylisées et qui serait d'après l'ornithologue Harrisson, soit la frégate, soit le pétrel, oiseaux, qui sont tout deux d'une grande importance dans la vie mythique du

[3] p. 251

[4] Nom de la Société des Hommes à Vao. Speiser emploie le mot *suqe* qui est sa dénomination aux îles Banks

Carte no 2. Carte des zones culturelles de Malekula d'après Deacon, complétée par l'indication des aires de distribution des pirogues de haute mer et des radeaux.

Canaque (cf. Layard, 1942 : note p. 458 et l'Appendice de Harrison). Quand un autre élément s'ajoute au premier, il est toujours d'au moins aussi grande importance que lui : c'est soit l'homme, soit le porc et indique un rang supérieur. La figure de proue la plus couramment portée, consiste en un simple oiseau dont le bec très souvent est ouvert par une fente longitudinale, cette fente dans le deuxième type atteint le gésier, enfin dans le troisième l'oiseau du deuxième type est surmontée par un autre motif qui est en général le porc. Speiser a découvert à Vao un rapport entre ces figures de proue et le rang du propriétaire de la pirogue dans le *maki* ; il ne parle d'ailleurs que d'oiseaux sculptés « en simple ou en double » ; d'après cet auteur, ce serait un grand outrage que d'endommager de telles pièces et qui en briserait, serait puni de mort. Même idée de rapport avec le rang dans la Société des Hommes chez Aubert de la Rüe et dans les documents de Ganay (ceux-ci parlant d'Atchin) ; d'après Layard, la réalité serait tout autre (Atchin) : tout le monde pourrait fixer à sa pirogue ordinaire une figure de premier type. Celui qui veut orner sa pirogue d'une figure du second type doit en acheter le droit à qui possède déjà une telle figure. Plus tard, il ressentira le besoin d'orner son embarcation d'un avant enrichi par la représentation d'un porc, il paiera à qui possède déjà une telle figure de proue, le droit de la copier. Quel que soit le motif représenté, des rameaux desséchés, sans feuille, ornent souvent les avants de pirogue.

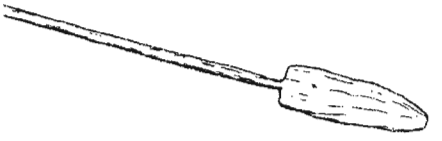
Le Musée de l'Homme possède deux avants de pirogue très curieux. Il n'a été donné d'indication de provenance que pour un seul, encore manque-t-elle de précision : Mallicolo. Le porc est remplacé par une stylisation de tête humaine portant barbe, l'ensemble tête-cou et oiseau est peint de bandes et de plaques noires, blanches, bleues et rouges. Cette pièce provient sans aucun doute des îlots. Dans l'autre figure de proue, assez ancienne d'apparence, l'oiseau n'est présent que par ses ailes (dont l'une, d'ailleurs, brisée a disparu) et son cou divisé en deux par le sillon longitudinal caractéristique, la partie inférieure ainsi créée supporte une figuration humaine allongée dont la plante des pieds se confond avec l'arrière des ailes de l'oiseau et dont seules la tête (se terminant en menton pointu), la poitrine et les jambes sont sculptées avec netteté, les mains se perdant dans la même masse que les cuisses et le sexe (mâle) étant à peine indiqué comme la grande majorité des statues néo-hébridaises. Une pièce semblable a été photographiée par Antoine et Lugeon qui ont, paraît-il, séjourné surtout à Vao.

Construction

Il n'existe dans aucune île des Nouvelles-Hébrides de corps de métier s'arrogeant le droit de construire les pirogues, ceux qui en désirent les fabriquent eux-mêmes s'ils en sont capables. Elles sont en général taillées sans grand soin et présentent un aspect assez grossier, quand on les compare aux productions des groupes les plus proches : îles Santa Cruz, Loyalty et Nouvelle-Calédonie.

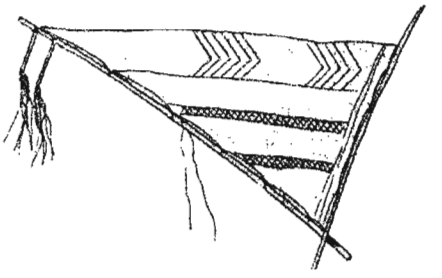
En général la coque est creusée dans un tronc d'arbre à pain et le flotteur dans une grosse branche de cotonnier sauvage. Layard signale qu'on n'emploie pas aux îles le feu pour dessécher l'arbre avant de l'abattre, comme cela se fait pour les tambours dressés, on enlève simplement l'écorce. Le feu, sauf à Eromanga (Humphreys, 1926 : p. 158), est employé dans le creusement du tronc concurremment avec, aujourd'hui des couteaux de fer et autrefois des herminettes à lame de coquillages aux îles Banks, de pierres aux Nouvelles-Hébrides proprement dites, les trous creusés sous les plats-bords pour la fixation des bouts-dehors, l'étaient à l'aide du columelle d'une volute (Codrington, 1891 : p. 292). On emploie des tiges de bambou comme lisses et bras de balancier (dans cette dernière utilisation, elles peuvent être remplacées par des branches). On a recours pour tous les liens aux tresses de fibres de coco.

Pagaies



Les pagaies sont en bois dont l'espèce varie d'une île à l'autre, mais tous les voyageurs s'accordent pour dire qu'elles sont partout sans forme et grossières ; la pelle toujours massive est proportionnellement assez longue, l'extrémité du manche peut parfois, en s'amincissant ou en

s'épanouissant, se terminer en poignée. Quand il n'y a qu'un seul pagayeur, celui-ci s'assied à l'arrière, très souvent sur la poupe, un second prendra place à l'avant sur la partie du dernier bout-dehors qui franchit la coque, ou le dernier banc de nage, et les autres pagayeurs entre les deux premiers. Il faut signaler que contrairement à ce qu'on voit aux Santa Cruz, l'ouverture des pirogues des Nouvelles-Hébrides est toujours suffisamment large pour qu'on puisse s'y asseoir à l'aise. D'après Deacon, sur les pirogues de l'îlot Tomman, les pagayeurs ne seraient pas installés dans la coque mais sur les plates formes latérales. Façon de tenir la pagaie : une main en empoignant le sommet, alors que l'autre main saisit le manche à une dizaine de cm de la pelle, la pagaie est piquée dans l'eau par à coups brefs et rapides (fig. 25).



Voiles

Celles utilisées aujourd'hui sont en calicot achetées aux Européens, sauf dans les îlots où l'on emploie encore les voiles faites en feuilles de cocotier cousues avec du cordage. Elles sont tendues entre deux espars de bambou et forment un triangle dont la base aérienne est concave. Au pied de chacun des espars est inséré un bâtonnet fourchu, l'un reposant sur le bord de la pirogue, l'autre sur la tige du premier. Trois cordages à chaque espar : l'un le reliant au bout-dehors avant, l'autre au bout-dehors arrière, et le troisième à la proue (Speiser, 1923 : p. 250).

Dans le système décrit par Somerville, (p. 375) pour la même aire, les deux espars creusés à leur base, coulissent sur un bâton fixé à ses extrémités perpendiculairement à deux bancs de nage. Le même auteur parle aussi d'une voile de forme latine océanique supportée par un mât à peu près droit terminé par une fourche : cette fourche repose sur une sorte de banc de nage dont il s'en trouverait plusieurs semblables à différents endroits de la coque, permettant de dresser le mât à l'endroit désiré : il semblerait que cette voilure ait été d'un emploi plus généralisé que les précédentes, à l'époque de leur description (1894).

Toutes ces voiles étaient très maniables et pouvaient être hissées aux endroits et selon les angles que l'on désirait, mais présentaient de gros inconvénients ; elles ne permettaient pas de naviguer vent debout et par vent arrière, on n'avançait qu'assez lentement et cela non sans danger ; il fallait alors continuer à pagayer et manier sans cesse l'écope. Aujourd'hui, bien des pirogues ont adopté la voile à livarde en calicot qui leur permet de naviguer vent debout (Somerville, 1894 : p. 376, cf. pl. 11).

Écopes

Cet instrument indispensable à la sécurité de quiconque s'embarque sur de telles pirogues, épouse cette forme, qui se retrouve un peu partout dans le Pacifique, d'un récipient allongé dont l'une des extrémités aplaties est la base d'une poignée, court manche interne parallèle aux bords du vase ; l'autre extrémité peut se terminer en biseau (fig. 45), avec une gouttière (fig. 48), ou en pelle (fig. 44).

Utilisation, taille et nom des pirogues

Les femmes et les enfants peuvent emprunter ces embarcations non consacrées et dont le rôle est de servir au transport des personnes et de leurs biens d'un village côtier à l'autre, d'un pêcheur sur un récif (la pêche en mer étant rarement pratiquée), et des habitants des îlots sur la grande terre où en général ils entretiennent leurs jardins.

D'après Speiser, les plus grandes de ces pirogues ne peuvent guère porter plus de 6 à 8 personnes (il donne des dimensions d'une telle pirogue : le monoxyle a 9 m de long sur 0,50 de large et le flotteur placé à 5 m de la coque fait 5 m de long).

Chaque pirogue porte un nom qui est celui de l'espèce de l'arbre dans lequel elle a été creusée. On ne signale aucune cérémonie pour les pirogues d'usage courant, aussi bien durant leur construction, qu'au moment de leur lancement.

(ii) Les radeaux

C'est la seule forme d'embarcation, autre que celle du type pirogue à balancier unique ci-dessus décrit, qui ait réussi à survivre dans l'aire que nous étudions. Les radeaux sont employés à l'exclusion de toute autre embarcation dans deux régions : aux îles Torrès, et dans certaines parties de la côte ouest de Malekula. Aux îles Torres ils sont employés sous forme de catamarans, nous dit Codrington dans une note (p. 293) où il ajoute depuis la mort de ceux qui savaient construire les pirogues. Le clan Botnia de Matanavat, les habitants de la baie de Suroît et leur surgeon probable de Matano, aujourd'hui disparu, n'ont jamais possédé d'autres embarcations que des radeaux de bambou. De plus, d'après Deacon, dans le sud-ouest de Malekula les mêmes radeaux auraient servi autrefois aux usages normaux, concurremment avec le *nimbembew*[5] utilisé dans les grandes occasions ; les petites pirogues à balancier seraient d'introduction récente, ce qui semble être contredit par Somerville qui considérait ces pirogues comme typiques au sud de Malekula et des îles s'étendant de là à Efate, il paraît d'autre part nécessaire de les avoir conçues en premier avant de pouvoir imaginer le *nimbembew*.

Deacon donne leur mode de construction à Malekula (p. 211) : des bambous d'égale longueur sont liés ensemble à trois ou quatre endroits différents par des cordages ; plusieurs hommes s'assoient, les uns sur les autres sous ce radeau porté sur des tréteaux, et passant une corde autour des premières donnant ainsi plus de flexibilité à l'ensemble ; deux ou trois bambous disposés les uns au-dessus des autres sont fixés sur les quatre côtés : le radeau prend ainsi l'apparence d'un pont flottant[6] rectangulaire et peu profond mais possédant une grande flottabilité, permettant le transport de plusieurs personnes d'un village côtier à l'autre.

b) LES EMBARCATIONS DE HAUTE MER (*nimbembew*)

(i) Les anciennes grandes pirogues

En dehors de ceux donnés par Deacon et Layard pour Malekula et les îlots, les renseignements existant sur ces belles embarcations qui ont disparu depuis près d'un demi-siècle, sont très rares[6].

Gunn (p. 200) parle de grandes pirogues construites en joignant bout à bout deux troncs creusés au préalable, et si adroitement unis que l'eau ne pouvait entrer par le joint : ces grandes pirogues de Futuna auraient été utilisées pour la pêche aux poissons volants et pour les voyages sur les autres îles. La photothèque du Musée de l'Homme possède un document pris par Monsieur Koenigswald à Santo : la coque est constituée par un tronc d'arbre de très grande taille épointé à ses deux extrémités et rehaussé par deux rangs de fargues dont les jointures sont renforcées par des lames de bambou ; ces fargues sont fixées aux 2 extrémités, à 2 brise-lames, planchettes au sommet concave. Un flotteur massif épousant *grosso modo* la forme du monoxyle, est relié aux bouts-dehors par des séries de quatre paires de baguettes entrecroisées ; les bras de balancier qui semblent être au

[5] Pirogue à balancier unique de haute mer dont il sera parlé en détail plus loin.
[6] Existence probable de doubles pirogues aux Nouvelles-Hébrides à une époque très reculée, ce qui amena Haddon (Deacon, Wedgwood and Haddon) à le penser, fut la découverte faite par le Dr R. Firth à Raga d'un motif de dessin géométrique tracé sur le sable et appelé *ruerue*, on le lui décrivit comme représentant « 2 pirogues qu'on a amarrées ensemble ». Les noms donnés des différentes parties du dessin étaient ceux de 2 coques liées à une plate-forme par des perches. De plus Quiros vit en 1606 des doubles pirogues non loin de là, aux îles Santa Cruz. Enfin, Layard entendit parler à Vao d'antiques *nu-wak gho-ru* (pirogues deux) (Layard, 1942 : p. 457).

nombre de quatre, supportent une première plate-forme en bambou qui va des baguettes d'attache à deux mètres environ de la coque ; à un mètre de celle-ci une autre plate forme mais en planches cette fois atteint de l'autre côté de la coque une troisième plate-forme surélevée ayant une légère ressemblance avec celles de Santa Cruz. De nombreuses planches sont fixées aux plats-bords qu'elles dépassent. Près de chaque brise-lames, est enfoncé par le manche, un outil que l'on ne distingue pas bien et qui a l'apparence d'une herminette (fig. 49).

À Malekula, nous sommes en présence de deux sortes de pirogues de haute mer de Port Sandwich à la baie de Suroît et dans la région de Lambumbu et Laravat dominaient les *nimbembew*, lesquels étaient remplacés sur les côtes Est et Nord de l'île par les *nu-wak wala*.

Nimbembew

Le *nimbembew* dont la pirogue de l'îlot Tomman semble être une dégénérescence, différait de celle-ci en ce que :

- sa proue se terminait en tête d'oiseau et plus bas était sculptée dans l'avant une tête d'homme (fig. 50) ;
- ses bords étaient rehaussés par des fargues inclinées légèrement au dessus des plates-formes latérales sur lesquelles les pagayeurs étaient assis ; pour permettre la pose de ces fargues, des planchettes de hauteur égale au diamètre des bouts-dehors étaient insérées entre ceux-ci de façon à présenter un niveau égalisé.

Nu-wak wal (fig. 51)

Le *nu-wak wal* diffère des grandes pirogues côtières employées aux îlots :

- par l'adjonction d'une autre rangée de fargues ;
- par sa symétrie absolue ;
- à chaque extrémité une pièce de bois en forme d'avant, surmontée par une grande figure de proue en forme d'oiseau, encadrée par deux autres plus petites.

Quatre bras de balanciers (au lieu de trois), de position centrale à égale distance les unes des autres :

- par la grande extension des bouts-dehors au-delà de la coque et la présence sur ceux-ci d'une plate-forme de bois de chaque côté de la coque.

Le gréement du *nu-wak wal* est de type voile à la livarde océanique :

- la voile (*gha-mban* = aile) était composée de bandes teintes en rouge selon la technique des jupes de femmes en natte et faites de feuilles de pandanus tressées par les femmes et cousues par les hommes.

Elle était triangulaire avec un bord supérieur concave, les 2 autres étant fixés à 2 espars dont le pied était garni d'un bâtonnet fourchu, l'une de ces fourches (dont la tige de l'autre espar) reposait sur une traverse installée spécialement dans ce but au milieu de l'embarcation.

Six manœuvres en tout tressées à partir de l'écorce interne de l'arbre *wulu* (Atchin) ; l'une d'elles reliait l'espar du vent au bambou unissant les bras du balancier près de celui-ci, une autre, l'espar sous le vent aux bouts-dehors en projection sous la plate-forme du bord libre. Deux autres cordages joignaient chaque espar aux bancs de nage « avant » et « arrière ».

Manœuvres des pirogues de haute mer

Le balancier était presque toujours placé à tribord, au vent. On évitait de le laisser longtemps à bâbord quand on était obligé de tirer des bordées. L'équipage se tenait sur les plates-formes. La direction était assurée par une pagaie de très grande taille placée à bâbord.

Mode de propriété

Si on entreprend la construction d'une pirogue de haute mer alors qu'un *maki* [7] est en cours, la pirogue appartient à la « ligne » qui officie. Dans ce cas, ce sont les membres de la « ligne » qui introduit, qui font le travail.

S'il n'y a pas de *maki* en cours, les deux « lignes » sont propriétaires de la pirogue qu'elles construisent ensemble. Mais qu'elle soit la propriété d'une seule ou des deux « lignes » (c'est-à-dire du village entier) un homme est désigné comme en étant le propriétaire: c'est lui qui offre les principaux sacrifices et qui dirige les opérations du *maki*: sa propre personnalité, après le rite de consécration de la pirogue, se confond avec celle-ci. Cet homme quand la pirogue est la propriété d'une « ligne », est probablement le meneur du *maki* (Layard, 1942 : pp. 462-463).

Les données ci-dessus appartiennent à Vao. Pour Pentecôte, (Rivers, 1914 : p. 209) signale qu'une pirogue n'est jamais propriété personnelle, même aujourd'hui, mais appartient toujours à la « *verana* »[8] considérée dans son tout.

(ii) Remplacement des pirogues de haute mer par les baleinières

Codrington, (1891) signalait déjà la rareté des grandes pirogues et déplorait la disparition de leurs belles voiles en forme de papillon. Il attribuait cela aux ravages faits par les bateaux « recruteurs » qui n'hésitaient pas à couler les pirogues portant 30 ou 40 hommes pour se saisir de leur équipage. Mais cette extinction semble avoir aussi une autre cause; les indigènes préférant faire venir de Nouméa ou même de Sydney une baleinière ce qui leur évite la peine de la construction. De plus, si l'embarcation européenne offre moins de sécurité sur ces rivages, elle est par contre maniable, quelle que soit la direction du vent. La baleinière est d'ailleurs l'objet de la même consécration suivie des mêmes tabous que la pirogue qu'elle a charge de remplacer. Cependant, alors que celle-ci tenait son nom de l'arbre dans lequel elle avait été taillée, la baleinière reçoit le sien de l'événement survenu au moment de son arrivée « New Year », Comète (de Halley)...

B. APERÇU SUR QUELQUES RITES RELATIFS A LA NAVIGATION

a) Rites relatifs à la construction d'une ancienne pirogue de haute mer

Construction d'un *nu-wak wala* au village de Pete Hul (Vao), d'après Layard, (p. 464 *sq.*).

C'est la seule description détaillée que nous possédons de la confection d'une pirogue de haute mer, encore a-t-elle été obtenue par le truchement d'un informateur car, à l'époque où Layard est allé aux Nouvelles-Hébrides (1913), on n'en construisait déjà plus. L'informateur souligna de lui-même que les rites qui accompagnaient la construction étaient exactement les mêmes que ceux qui régissent la fabrication des tambours dressés. L'arbre est presque toujours choisi sur la Grande Terre[9] contrairement à ce qui se passe pour les « tam-tam ». L'arbre debout ne subit pas l'action du feu qui est ici inutile et ferait perdre une année d'attente. Le tout débute par une fête sur le parterre de danse. Une volaille appelée *masean* est tuée au pied de l'arbre à abattre.

Nous pouvons diviser la construction d'une pirogue de haute mer en 6 épisodes[10].

1) La première partie comporte toute une série d'opérations préliminaires qui se déroulent sur la Grande Terre depuis le moment où on ôte l'écorce de l'arbre jusqu'à celui où ayant dégrossi le tronc en un monoxyle on s'apprête à lui faire traverser le bras de mer. Participent à la plupart de ces travaux non seulement les hommes du village qui entreprennent la construction mais toutes les aides bénévoles venues des villages voisins. Des porcs sont tués au moment de l'équarrissage du

[7] cf. Layard, ouvrage cité, chap. XI et suivants.

[8] *Verana*, viz the subdivision of moiety the exact nature of which is uncertain.

[9] Empruntant cette expression au titre de l'ouvrage de M. Leenhardt, nous désignerons ainsi la grande île dont dépend géographiquement l'îlot envisagé, ici Malekula pour Vao.

[10] Cet événement est subdivisé par M. Layard en dix-neuf parties.

tronc ; placés sur des monceaux d'ignames, ils formeront avec celles-ci une belle récompense. Ces victuailles sont remplacées au moment du creusement par des puddings faits par les femmes et partagées dans le *ghamal* entre les membres de chaque quartier, des portions étant envoyées dans les villages ayant fourni une aide.

2) Transport du monoxyle dans l'Îlot

Avant cet événement, le « propriétaire » de la pirogue en construction indemnise celui de la terre sur laquelle l'arbre a été choisi par le paiement d'une série de porcs de grades allant jusqu'à celui d'un porc aux défenses retournées, ou même ré-rentrantes.

Tous les villages aident au halage du tronc jusqu'au rivage où a lieu une tuerie de porcs ordinaires dont les cadavres sont disposés au sommet de monceaux d'ignames; chacun d'eux est destiné à la place de danse de chaque village. Les étrangers se retirent tous, le passage du tronc devant être fait (comme pour les tambours de bois) par les gens du village constructeur. Deux hommes pagaient à chaque extrémité du monoxyle grossièrement taillé et quand le besoin s'en fait sentir on consolide celui-ci par l'adjonction d'un balancier temporaire. Les autres membres du village les escortent en pirogue, chantant des chants du cycle de l'érection des « Tam-Tam ».

Au moment où le monoxyle touche terre, un goret est sacrifié pour le purifier du contact de la mer (rite analogue pour les tambours dressés).

Après une période de séchage, les hommes achèvent soigneusement le creusement du tronc à leurs moments perdus.

3) Fixation des superstructures

Pendant le finissage du fond, d'autres hommes abattent les arbres nécessaires à la fabrication des *soron*, pièces d'avant et d'arrière; leur pose préliminaire sur le tronc faite avec beaucoup de soins, quoique non définitive, donne lieu à la seule fête communielle *ghete-ghat* qui ait lieu durant le construction de la pirogue. Le matin on tue les volailles mises ensuite dans les puddings, points centraux du rite qui se déroulera le soir. On procède ensuite à la fixation des *soron* et des fargues inférieures; désormais deux hommes devront veiller à fournir tresses de bourre de coco et nourriture aux travailleurs. Ils sont chacun responsable d'un bord du bâtiment, ce couple est remplacé à chaque étape du travail.

4) Fixation du balancier

On a procédé la veille à « l'enterrement » de la pirogue. Cela consiste à la placer dans une tranchée creusée dans le sable et à entasser du sable jusqu'au bord supérieur des fargues: la pression ainsi exercée les dévie de leur ligne, (à noter que de l'autre côté de Vao où le sable est mauvais, il est remplacé par un échafaudage en bois). Le matin de l'opération, les hommes du village qui construisent ont amené les bouts-dehors du balancier et les ont placés dans des positions approximatives sur les planches médianes composant les fargues.

Tout le monde se retire alors pour laisser la place à un expert *mara kur* spécialisé dans la magie de l'espèce *na kur*, et qui ne peut être vu par personne durant son travail. Avec des chants appropriés, il place les bouts-dehors aux endroits exacts, lui seul connaissant les écarts qui doivent les séparer.

Cette série d'opérations est appelé *wiwihian* et celle qui se déroule le lendemain *wi-wiwihian*, laquelle consiste à fixer fermement les bouts-dehors et le balancier. Ne participent à ces opérations que les membres du village qui ont entrepris la construction.

Un porc est donné par le « propriétaire » à l'expert. Le soir, des puddings à la volaille sont divisés sur le parterre de danses entre les 4 quartiers du village; ce partage est suivi d'une fête.

5) Le finissage

Après une période de repos, on monte en deux jours les pièces restantes. D'abord les bancs de nage, les fargues supérieures et les plates-formes de balancier ; puis les figures de proue

principales et secondaires. Après quoi la pirogue est retirée de sa tranchée, on lui donne le dernier coup de main et on bouche les trous avec de la bourre de coco.

Sauf en ce qui concerne la voilure, la pirogue est terminée : on a recours à nouveau au savoir du *na kur* qui travaille cette fois en public. Son office est d'assurer le succès de l'embarcation dans sa fonction principale qui est le commerce des porcs : pour cela il porte une truie à l'avant de la pirogue, puis il lui lance une jeune noix de coco ; la bête effrayée fuit vers l'arrière, le jet d'une autre petite noix la chasse vers l'avant. On voit sans difficulté que cet acte de magie est destiné à amener sur l'embarcation la fertilité en porcs.

Enfin, les hommes cousent les bandes que les femmes ont tressées chez elles et qui doivent former la voile, celle-ci est ensuite ornée d'herbes magiques *masing* et des divers insignes. Ce travail terminé, des puddings sont partagés entre les Quatre quartiers et les hommes tiennent une fête.

6) Danse inaugurale

La nuit suivante, des groupes viennent de tous les villages de Vao, des îlots voisins et de la Grande Terre. Tous les hommes se rassemblent sur la place sacrée où doit se dérouler une danse de toute une nuit *valuan na ghamban* ou « danse de la voile ». Elle débute par une danse appelée *le-tean*, après laquelle a lieu un paiement de porcs à tous les vivants qui ont auparavant fait une voile de pirogue de haute mer, c'est-à-dire par la « ligne » active du *maki* à la « ligne » qui introduit. C'est le « propriétaire » qui, plaçant chaque porc sur ses épaules, appelle le récipiendaire qui doit venir le prendre. Puis on danse le *tunen* jusqu'à l'aube, moment où des porcs sont tués et placés sur des monceaux d'ignames réservés aux villages représentés à la fête. La voile, portée sur le rivage, est alors placée sur l'embarcation. La pirogue est lancée, la voile hissée, l'équipage dansant et chantant sur les plates-formes des chants du cycle *tunen*.

b) Rites relatifs à la consécration et au lancement d'une embarcation de haute mer

Autrefois, les grandes pirogues, aujourd'hui les baleinières ont pour fonction principale de servir aux voyages lointains de commerce des porcs, voyages qui ont une importance rituelle considérable, notamment pour les régions côtières de Malekula : d'où la nécessité de les consacrer selon un cérémonial très proche de celui du *maki*, d'après ce qu'on en peut juger en suivant le seul compte rendu qui existe, celui du Père Godefroy, (p. 170 *sq.*).

Le rite qu'il décrit est celui qui consacra une baleinière achetée aux Européens par les Vaotes et pour laquelle ils construisirent tout d'abord un hangar, rendu immédiatement tabou par le sacrifice d'un porc sur le parterre de danse. Puis, ce fut le tour de la baleinière elle-même à être consacrée une douzaine de grands porcs à défenses retournées et une centaine de coqs et de poules furent sacrifiées, et deux tonnes d'ignames furent placées, toutes décorées en offrande sur le grand *kai-kai*. Des danses suivirent, toute la nuit, jusqu'à l'aube, comme cela a lieu pour le *maki* supérieur. D'autres consécrations eurent lieu concernant la voile, le mât et enfin le gouvernail.

Une fois consacrée l'embarcation est désormais interdite aux femmes qui ne peuvent même plus y toucher. De plus, ce rite qui est une autre forme du *maki* lui fait acquérir, de même qu'au sacrificateur, l'âme et le rang du principal porc à défenses sacrifié : d'où identification des personnalités de la baleinière et du sacrificateur. Au point que si celui-ci venait à mourir, la baleinière privée d'âme serait abandonnée dans son hangar à la pourriture, à moins qu'un des proches du « propriétaire » ne la fasse revivre (Codrington, 1891 : p. 40).

Voici les détails d'un lancement aux îlots d'une pirogue de haute mer qui ont frappé le Dr Davillé : le *takata* ou sorcier, entouré de vieillards, se livre à une série de contorsions rythmées accompagnées de paroles incohérentes ou de cris inarticulés, à l'avant de la pirogue sont déposés des cailloux du rivage et quelques coquillages pendant que l'arrière est recouvert de feuilles de bananier... » (p. 302-303). Il ajoute plus loin : « cette mise à l'eau des pirogues, de même que la récolte des ignames ou le résultat heureux d'une bataille contre quelques tribus vaincues, est le grand motif des *Sin Sin*... Il y faut voir en réalité un cérémonial analogue à celui du *maki*.

C'est d'ailleurs ce que soulignait Deacon à propos de la consécration d'un *nimbembew*. Celui-ci de plus, était peu avant son lancement, traîné dans un feu pour en chasser les esprits qu'il contenait (Deacon H., 1934 : p. 205).

A Mota et à Motlav (Rivers G., 1914 : p. 142), ceux qui ont construit une pirogue la pousse à la mer, une fois terminée et debout dans l'eau jusqu'à mi-corps se passent l'embarcation de la main à la main, rite qui a une grande ressemblance avec celui de la naissance où des femmes assises en cercle se passent ainsi le nouveau-né[11]. Puis déposent du sable dans des feuilles qu'ils installent sur la plate-forme, ils y allument un feu. Il est procédé ensuite à un véritable voyage d'essai : la pirogue fait le tour de l'île en s'arrêtant à chaque village où elle est attendue sur la place d'atterrissage par les hommes armés qui lancent leurs flèches et leurs pierres sur l'équipage à un signal donné par l'un de ses membres jusqu'à ce que la pirogue ait touché terre. L'équipage reçoit alors des vivres offerts par les habitants du village qui les a ainsi rituellement attaqués. Il arrive fréquemment que, malgré leurs efforts accrus au signal de l'attaque, les pagayeurs subissent des blessures, parfois assez graves.

Il est intéressant de comparer ceci au voyage d'essai des *nu-wak wala* d'Atchin, vers les villages côtiers de cet îlot. Le principal objectif est d'atterrir sans être vu, en cas de réussite, on se glorifie du succès, sinon un homme du village visité jette un cochon mort dans la pirogue : l'équipage doit alors rebrousser chemin, manger le cochon et offrir en échange un porc à défenses (Layard dans Haddon p. 31).

c) Rites funéraires d'une embarcation de haute mer

Nous avons vu plus haut que par sa consécration le bateau avait acquis une âme. Désormais on parlera d'elle comme d'une grande personne : « New Year veut partir — New Year veut aller à Ambrym » diront au Père Godefroy les indigènes de Vao parlant de leurs baleinières. Comme toute personne, elle pourra mourir, sa mort sera suivie de rites funéraires échus au haut rang qu'elle a acquis par sa consécration. Nous empruntons les détails suivants au Père Godefroy (Vao). Une baleinière, la « Comète », vint à sombrer une nuit alors que les hommes étaient en train de fêter l'érection de son hangar. Après une enquête qui aboutit à retrouver un débris de la quille sur un récif, les vieux décidèrent de commencer immédiatement les cérémonies funéraires dûes à un mort de grade élevé. Et comme cela a lieu pour celui-ci[12], il fut procédé au lancement d'une pirogue en réduction[13] portant dans ses flancs un objet rendant son contenant tabou aux femmes et appelé *na-kor* [14]. Ce lancement fut complété par le sacrifice en pirogue à l'endroit du naufrage de deux porcs à défense ré-entrantes, ramenés sur le parterre de danse ; ceux-ci furent partagés entre ceux qui possédaient le même rang que la défunte baleinière. La pirogue funéraire fut ensuite déposée, comme cela se fait pour celle d'un homme, sur le rivage ; on l'y laisse pourrir sous un abri construit spécialement pour elle.

[11] cf. Rivers, p. 142

[12] cf. Layard, pp. 152-153

[13] L'expédition de *La Korrigane* a ramené une pirogue votive (fig. 53) qui serait la réplique d'une pirogue qui avait entrepris le voyage de Oba, réplique (*nrambaramp*) qu'il aurait été coutume d'exposer au cours de la fête qui suivait le retour de chaque expédition et d'abandonner ensuite sous un abri spécialement construit pour elle. Ne s'agirait-t'il pas plutôt d'une pirogue funéraire ? Ressemblance frappante avec le terme désignant à Semiang l'effigie d'un mort.

[14] Nom à rapprocher de celui de la magie exercée par le *mara kur* (cf. p. 18).

C. LES VOYAGES AU LOIN

Aux îles Torres où les seules embarcations existantes sont des catamarans, leurs voyages ne se font que sur de très petits parcours.

Aux îles Banks, des traversées entre les différentes îles de ce groupe semblent assez fréquentes, Speiser pense même que des voyages s'effectueraient avec les Nouvelles-Hébrides septentrionales.

Pour donner une idée de ce que peut être la navigation en cet endroit de l'archipel, on peut prendre l'exemple de Mota dont les habitants iraient en pirogue jusqu'à Ureparapara et Gaua, mais jamais jusqu'à Merlav.

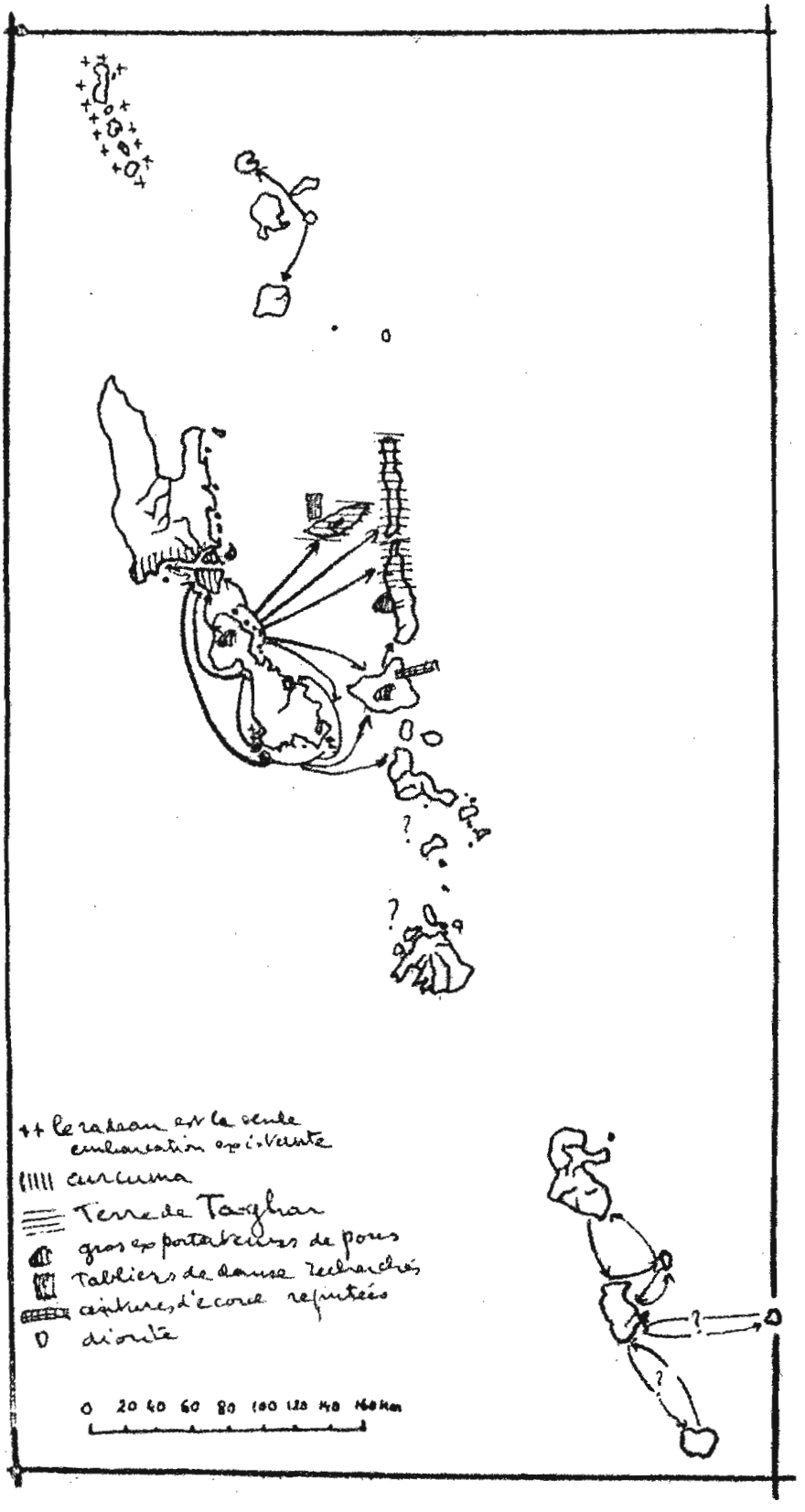
Durant de tels voyages, tous les hommes sont égaux à bord, (cela ne joue vraiment qu'en cas d'accident) et l'homme de barre tient le rôle de capitaine, Rivers ne dit rien de précis sur le mode de propriété de ces pirogues mais avance que celui qui entreprend un long voyage ne prend avec lui que ses *sogoi* (membre de la même phratrie, à moins que ce ne soit le mari d'une sœur ou d'une fille du propriétaire, sinon il aurait à assumer de très lourdes responsabilités au cas d'un dommage subit par l'embarqué). Il signale d'autre part chez ces insulaires, une connaissance à peu près nulle des étoiles ce qui leur interdirait de naviguer la nuit (Rivers, 1914 : p. 172).

Dans les Nouvelles-Hébrides méridionales on trouve deux îles où la pêche et la navigation sont en veilleuse: Tanna et Aneitium. Nous n'avons cependant pas trouvé mention de voyage entrepris par les habitants de Futuna, réputés habiles marins et pêcheurs, alors que d'après Aubert de la Rüe, ceux d'Aneitium se lanceraient en voyages commerciaux à travers l'important bras de mer qui sépare cette île de Tanna. Un fait curieux est l'importance de Tanna, objet d'un trafic relativement intense avec ses deux voisines septentrionales (et aussi Aneitium), alors que ses propres habitants prennent rarement la mer. On y cite cependant le cas d'une pirogue qui fut déportée par les vents et les courants jusqu'à Emae. Le trafic qui s'effectue entre Aniwa et Tanna est presque exclusivement le fait des habitants de la première. Ceux d'Eromanga qui vont à Tanna reviennent en passant par Aniwa pour profiter de l'alizé qui les ramènera chez eux. Mais dans tout ce groupe, aucune expédition ne s'effectue de nuit étant donné la piètre connaissance qu'ont ces insulaires des étoiles, d'ailleurs même le jour personne ne se risquerait à faire voile vers une terre qui ne serait pas en vue, de tels voyages y sont inconnus.

Les Nouvelles-Hébrides septentrionales sont à notre point de vue les plus intéressantes de toutes les îles de l'archipel. Nous n'avons malheureusement aucun renseignement sur l'activité nautique de la portion méridionale de ce groupe si ce n'est un mot de Speiser pour vanter les qualités maritimes des habitants de la côte Ouest de Big Bay. il semblerait que les « Grandes Cyclades » puissent être divisées en deux parties: d'une part, les îles « passives » (celles de l'Est de Santo) et d'autre part, Malekula et ses îlots, points de départ de nombreuses expéditions, les plus audacieuses de tout l'archipel. Maewo, Raga, Oba, Ambrym se contentant de la seule navigation côtière sur petite pirogue n'entreprennent plus de voyages lointains depuis longtemps. Et pourtant un mythe fait de Oba la terre où Takaro construisit la première pirogue (Suas, 1911 : pp 63-66): c'est de cette île que les habitants des Îlots tiendraient l'art de les construire (Layard, 1942 : p. 463). Quant à Santo, si la partie nord de l'île semble aventureuse, les îlots qui bordent sa côte sud paraissent au contraire très actifs et continuellement en rapport avec la côte nord de Malekula.

Pour étudier les voyages effectués par les habitants de Malekula et des îlots nous allons scinder notre étude en deux selon les aires de distribution des deux formes de pirogues de haute mer qui y existent: le *nimbembew* et le *nu-wak wala* (la majeure partie de nos renseignements proviennent des côtes où domine le *nu-wak wala*). Nous avons vu plus haut que le *nimbembew* était construit de Port Sandwich à la baie de Suroît et dans la région de Lambumbu-Laravat (voir carte page suivante). Les voyages les plus souvent pratiqués l'étaient entre ces deux zones, leurs habitants s'invitant mutuellement aux grandes cérémonies. Mais des expéditions à caractère commercial étaient entreprises, soit vers l'embouchure de la Pangkumu (au nord de Port Sandwich) pour se

Carte n° 3. Les grands voyages traditionnels.



procurer de la diorite, base de la peinture des sculptures, soit vers les îlots bordant la côte sud de Santo (principalement Malo sans doute), en vue de se procurer de la peinture pour les nattes. Deacon mentionne d'autres voyages entrepris vers Oba (?) Ambrym, Epi. Tout cela est aujourd'hui du domaine du passé, la dépopulation ayant atteint un tel degré dans cette région que la majorité des habitants du sud-ouest de Malekula qui ont survécu se sont concentrés à Seniang.

Les équipages des *nu-wak wala* qui se lançaient régulièrement dans cette mer intérieure formée par les îles Santo et Malekula d'une part, Oba, Maewo, Raga, Ambrym de l'autre étaient plus aventureux. Ce sont là des exploits qu'ont repris leurs descendants montés sur des baleinières. Considérons en premier lieu les voyages entrepris par les habitants de Matanavat : ils vont à Malo se procurer les feuilles de curcuma *nese*, base de la teinture rouge des nattes, contre la monnaie de coquillage qui a fait leur réputation. Les Maloites eux-mêmes vont se procurer ces feuilles à Tangoa, à l'ouest. Les Matanavatais ne conservent pas ces feuilles, ils les échangent contre des porcs à défenses ré-entrantes aux Bigs Nambas pour lesquels cet animal, de haut grade sur la côte, n'a pas une telle importance et qui font, par contre, grand cas des nattes rouges (Harrisson, 1936 : p. 117).

Les îlots de la côte nord-est de Malekula sont habités par les meilleurs navigateurs de tout l'archipel, les seuls dont on dit encore aujourd'hui qu'ils savent se diriger aux étoiles et qui entreprennent d'un bord à l'autre de leur mer intérieure des voyages considérés par tous comme des exploits. Le but de ces grandes traversées est de renouveler le stock de porcs dont les principaux fournisseurs sont Ambrym et la partie sud de Raga. Quelques exceptions à cela : la seule qui soit d'importance est le voyage de Malo et du sud de Santo où au contraire, on échange des porcs contre des feuilles de curcuma ; contre ces porcs aussi s'obtiennent à Ambrym les écorces dont on fait les larges ceintures de haut grade et à Oba les beaux tabliers de danse. Ces expéditions durent de douze à quinze jours, elles débutent par un sacrifice de porcs de volailles et d'ignames fait en vue de s'assurer les vents favorables ; le départ a lieu en général l'après-midi, pour être en vue de Oba le lendemain matin à l'aube, après avoir effectué les échanges on attend le vent qui vous poussera jusqu'aux îlots, le voyage de retour se fait à peu près dans les mêmes heures que celui de l'aller avec cette différence qu'il prend une allure triomphale : des chants spéciaux sont entonnés à cette occasion, chants d'ailleurs repris dans certains épisodes du *maki* et des rites funéraires[15]. Ils annonçaient leur arrivée à coups de conque qui détaillait la quantité et la valeur des porcs obtenus. Des voyages d'une durée de cinq à six jours étaient aussi entrepris vers le sud : la tension dans les échanges était telle qu'ils se terminaient souvent par des batailles à la suite desquelles, malgré leur prudence, un des visiteurs était assommé et mangé.

Les plus intéressantes de toutes ces expéditions sont celles qui, menant nos navigateurs sur la « terre de Ta-ghar » (constituée par les îles de Maewo, Raga (partie nord seulement) et surtout Oba), fonctionnent en même temps comme deuxième partie de l'initiation d'un garçon, l'initiation sexuelle, l'origine de ce rite vient de ce que un homme de Wala, Nimbel, se transformant en requin, alla dérober une robe de jute qui séchait sur une plage de Oba, pour la donner à sa femme, ce que voyant, toutes les filles des îlots en voulurent de semblables. Après cela tous les jeunes décidèrent d'en offrir à leurs amies. Ce fut le point de départ du rite, aujourd'hui le requin Nimbel guide les pirogues au large de Wala jusqu'à Oba, ainsi qu'au voyage de retour où les initiés récents reviennent avec des nattes de Oba.

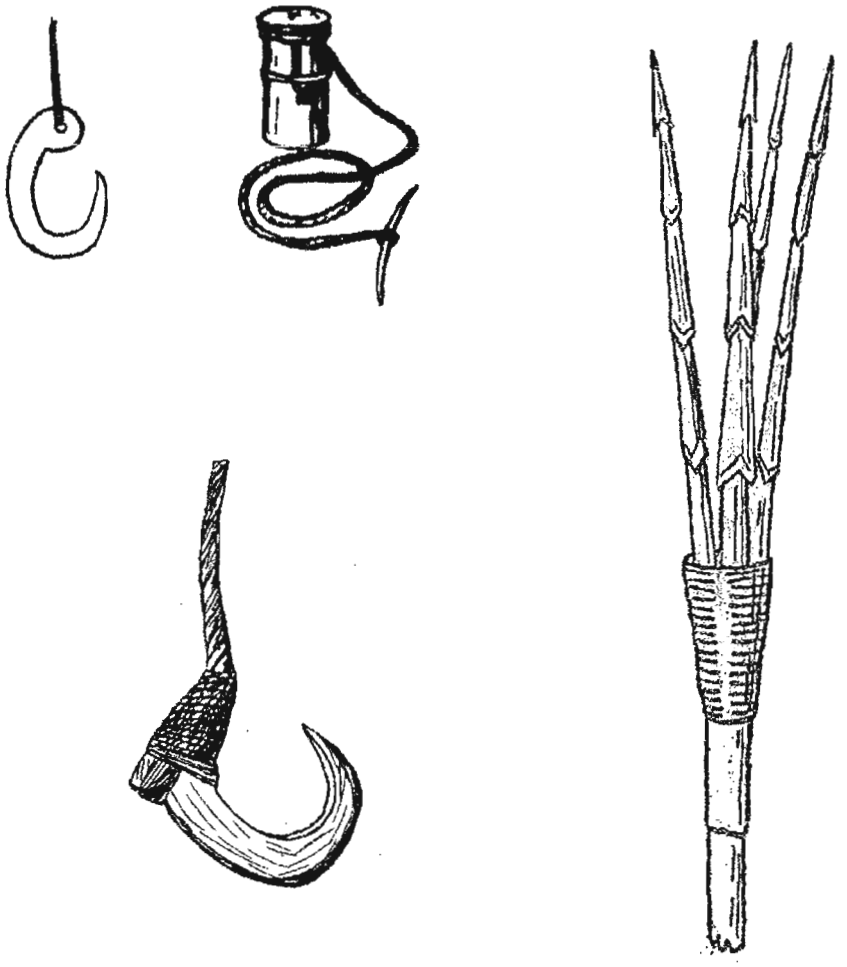
Ce voyage n'est permis qu'aux jeunes gens qui ont déjà satisfait à l'initiation virile dont les épreuves se déroulent dans leur île. Ceux qui désirent entreprendre le grand voyage s'en font un secret et profitent d'une expédition de commerce de porcs pour l'accomplir. Durant leur traversée et leur séjour à Oba qui débute par un bain, ils ne doivent proférer aucun mot. Une diète sévère les

[15] Il existe de nombreuses relations entre ces 2 cérémonies et les pirogues de haute mer : signalons entre autre le lancement d'une pirogue funéraire à la mort d'un homme de haut rang, et la disposition des porcs selon la forme d'une embarcation lors du sacrifice du *maki*, (cf. pl. 20).

attend à terre marquant ainsi leur mort suivie d'enterrement : ils doivent rester dans un fossé peu profond allongés sur le dos et recouverts de palmes de cocotiers ; le quatrième jour est celui de leur résurrection. Pendant le séjour des novices à Oba, on détruit quelques-uns de leurs cocotiers et une partie de leurs jardins d'ignames.

DEUXIÈRE PARTIE

LA PÊCHE



LA PÊCHE

Tous les voyageurs s'accordent pour vanter la richesse en poissons des cours d'eau et des rivages de l'archipel. Mais depuis que Cook est tombé à Tanna sur une population ayant très peu recours à la pêche, de nombreux auteurs ont étendu cette réputation à l'ensemble des îles. Il est pourtant certain que les habitants du groupe méridional, exception faite de Tanna et Aneitum, ceux des Banks, Torres et des îlots bordant les îles du groupe septentrional cherchent plus souvent que les autres à agrémenter leur nourriture des produits de la pêche.

Sur la côte ouest de Malekula, chaque plage de sable est, d'après Harrisson, la propriété d'un village dont seuls les membres y viennent camper et pêcher. Les notes de Deacon laissent entendre une division analogue des côtes sud et sud-ouest.

A. LES MODES DE PÊCHE

Ils sont extrêmement variables: les Néo-Hébridais, tout au moins dans certaines îles, employant à peu près tous les modes connus chez les primitifs.

1. Cueillette des produits de la mer

La cueillette des coquillages, des petits crustacés et des algues comestibles *lumu* sur les plages et les récifs frangeants à marée basse est laissée aux femmes. Bien que la côte qui borde à l'ouest le domaine des Big Nambas soit inhabitée et extraordinairement poissonneuse, ceux-ci ne possèdent aucune sorte d'embarcation et ne descendent sur le rivage pour pêcher et faire la cueillette des coquillages qu'en expéditions espacées régulièrement. Pour ces occasions, ils se soumettent au préalable à un ensemble de règles, dont les plus importantes sont d'ordre sexuel.

2. Pêche à la main

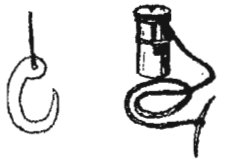
La pêche à la main est couramment pratiquée, soit en plongeant d'un récif à proximité d'un banc de poissons, soit en ramassant les poissons restés dans les petites mares laissées dans les récifs par le reflux, elle se confond alors avec la cueillette.

3. Pêche aux armes

La pêche à l'arme (flèches, sagaies ou lances) est universellement pratiquée aux Nouvelles-Hébrides. Il semble qu'en général, les trois armes ont ceci de commun qu'elles se terminent toutes en foënes, la différence résidant dans leur taille et pour les flèches la présence d'une encoche à la base permettant de les lancer à l'aide d'un arc. La tige est presque toujours de bambou et les pointes de fougères arborescentes ou d'arbustes de mangrove sont en nombre variable (sur certaines foënes on en trouve jusqu'à dix), quand les piquants sont nombreux, la pointe médiane émerge au dessus des autres, leur ensemble est fixé à la tige par des liens en fibre de coco.

Les arcs utilisés sont en général ceux ordinairement employés comme armes de chasse ou de guerre, ils sont de petites tailles. Speiser parle de lances très pointues et lourdes à l'extrémité qui travaille, ce qui permet une meilleure prestation. Il parle aussi de lances improvisées en fendant en fourchette le bout d'une tige de bambou. Il ne réserve les grandes foënes qu'à la côte ouest de Santo, ce qui est contredit par Deacon qui donne la même description pour les *ning gab* de l'ouest de Malekula (cf. pl. 21 et 22).

Le Canaque fait preuve dans l'emploi de ces armes d'une adresse remarquable manquant rarement son but; malheureusement cette forme de pêche est peu productive.



4. Pêche aux hameçons et à la ligne

L'hameçon n'est pas d'un emploi généralisé dans tout l'archipel, de plus nous manquons de données précises sur le sujet. Speiser se refuse à admettre l'existence des hameçons proprement indigènes aux Nouvelles-Hébrides. Pourtant Gunn en signale de formes grossières à Aneitium, Futuna (fig. 67), Aniwa, faits en coquillages, écailles ou même en os humain. Hagen et Pineau parlent d'hameçons en nacre. Enfin, (Humphreys, 1926 : p. 161) décrit l'hameçon (fig. 68) employé par les habitants d'Eromanga comme étant tiré d'un bois très dur et présentant une dent à un inch de la pointe (la longueur totale étant de trois à cinq inches). Cet hameçon serait habituellement appâté avec une étoile de mer, il est lui-même fixé au bout d'une ligne très solide (celles de Futuna ont, elles aussi, survécu à l'article d'importation européenne) mesurant dix à trente brasses et supportant un poids constitué par une pierre ronde maintenue par un habile système de torsion de la ligne qui permet de s'en débarrasser quand le poisson est pris. Une patte de crustacé peut être un très bon hameçon aux pointes multiples (fig. 65).

Il existe aux îles Banks un dispositif appelé *wo-uto* (Codrington, 1891 : p. 317) ressemblant beaucoup à celui des Santa Cruz pour la pêche aux poissons volants, il est constitué par un flotteur en bois très léger supportant une ligne au bout de laquelle est fixée une double pointe en écaille ou en aiguille de palmier, le Musée de l'Homme en possède un exemplaire provenant du musée du Havre (fig. 64). Un autre hameçon détenu par le Musée de l'Homme est manifestement d'introduction récente puisque en corne, il épouse une forme arrondie que n'ont aucun de ceux décrits plus haut (fig. 66).

Signalons la méthode employée à Eromanga pour pêcher le requin, un serpent d'eau servant d'appât est attaché à une plante grimpante liée à un rocher, quand un requin se présente en eau basse près du rivage pour enlever le serpent, il est tué à coups de lance.

5. Pêche au filet

D'après Speiser, leur aire serait restreinte aux îles Banks, à la côte occidentale de Santo, aux îles Tanna et Aneitium. Affirmation contredite par Aubert de la Rüe qui signale qu'à Pentecôte les filets sont tabou aux femmes et que seuls les hommes peuvent en fabriquer et par Humphreys qui les mentionne à Futuna et surtout vante ceux de Eromanga pour leur solidité, où ils servent notamment en juin et juillet à prendre le *namat* sorte de maquereau qui apparaît, à cette époque, en bancs compacts que l'on enserre en pirogue ; ces filets sont faits avec de la fibre de coco tressée, cependant Codrington signale à Oba des filets de toile d'araignée servant à la capture des petits poissons. Speiser décrit des filets en forme d'entonnoir qui se trouvent dans l'ouest de Santo, aux îles Banks et à Tanna. Il est à peu près certain que pour cette dernière île, les filets ont été introduits après le passage de Cook, car le grand découvreur n'en a vu aucun à cet endroit et parle de l'étonnement des indigènes devant les filets européens. Somerville dit avoir vu à Malekula les indigènes se servir d'une sorte de filet en forme de raquette pour transporter à terre les petits poissons pris dans les mares laissées dans les récifs par le reflux. Un filet de ce genre se trouve au Musée de l'Homme (fig. 70).

6. Pêche à la nasse

En ce qui concerne les nasses, nous emprunterons les indications suivantes à Speiser. D'après cet auteur, elles ne seraient utilisées que pour la pêche aux crabes et ne seraient connues qu'à Vao, Ambrym, aux îles Banks et à Futuna. Les nasses de Gaua seraient des corbeilles plates de rotin ayant 30 cm de haut et 60 cm de diamètre, l'ouverture se trouvant au centre de la partie supérieure, un autre type serait en forme de trompette de 120 cm de long et de treize cm de diamètre au centre (fig. 72).

7. Pêche au poison

Ce mode de pêche, très fréquent en Océanie, consiste à jeter dans l'eau la sève d'une plante vénéneuse ou simplement stupéfiante, extraite par battage ou broyage. Humphreys nous donne le nom de ces herbes : le *nehele* d'Eromanga, qui pousse près de la mer et qui, une fois cuit et jeté dans l'eau, engourdit le poisson, celui-ci monte à la surface où il devient aisé à prendre.

8. Pêches collectives

Passons maintenant en revue quelques modes de pêche collectives en faisant abstraction de celles pratiquées à l'aide de barrage dont nous parlerons plus loin.

Quand un banc compact de poissons se présente à proximité du rivage, il n'est pas rare de voir les indigènes disposés en ligne le rabattre vers le rivage en frappant l'eau avec des bâtons dont ils assomment les poissons ensuite. Entre Ra et Motlav, la battue se fait sans engin simplement en battant des mains (Codrington, 1891 : p. 318).

Ceci peut aussi se passer la nuit à la lueur des torches mais on préfère alors manœuvrer la foëne ; très souvent dans ce cas on allume une grande flambée sur la berge pour attirer le poisson.

Pêche à la tortue

A Eromanga dès que l'un de ces animaux est signalé près d'un village, celui-ci envoie vite chercher les voisins auxquels on doit une fête. Lorsqu'elle se trouve près du rivage, la bête est entourée puis renversée sur le dos, position dans laquelle elle est sans défense. Si elle est rencontrée en mer, un homme plonge et la réduisant à rien en la prenant par ses pattes, la pousse en nageant vers le rivage. Dans les deux cas, elle et tuée et pendue entre deux perches verticales sur la plage. Un seul homme doit utiliser le couteau pour la dépecer ; il fait une incision dans l'épaule de la tortue, y plonge une main et retire les entrailles. Seuls quelques hommes par district peuvent accomplir cet acte. Personne ne peut prendre seul une tortue, celui qui en aperçoit une doit prévenir les membres de son village avant d'essayer de la capturer. Durant la saison des tortues (de novembre à la fin janvier), il arrive assez souvent qu'en une fois on puisse en attraper plusieurs, il y a alors partage, dans une fête, des produits de la capture, le district invité devra une fête analogue à ses hôtes, dette jamais oubliée bien que parfois réglée avec un retard de plusieurs années. (Humphreys, 1926 : pp.154-155).

Baleines échouées

Il arrive très souvent qu'au mois de novembre, époque où les baleines apparaissent en grand nombre au large d'Eromanga, des baleineaux viennent s'échouer sur les récifs coralliens, les indigènes attendent que la marée ait laissé en se retirant, le jeune monstre isolé sur le récif et ait obligé ses parents à s'éloigner pour le tuer à coup de lance, le dépecer et en transporter les morceaux sur le rivage où ils seront cuits et mangés sans cérémonie d'aucune sorte.

Pêche au *palolo*

La pêche au *palolo*, appelée *undu* aux Nouvelles-Hébrides, est celle qui provoque le plus d'effervescence au moment de sa venue. Cette annélide marine apparaît en quantité considérable aux premières heures de la nuit à certaines phases de la lune. Sa venue est annoncée deux ou trois lunes à l'avance par la floraison d'une légumineuse, *l'Erytherina glauca*. On prend ces minuscules animaux par poignée, les mains enduites ou non de colle végétale, que l'on jette dans des paniers à la lueur des torches ; aux îles Banks, on les ramasse directement dans des paniers que l'on promène (fig. 71). La venue du *palolo* est, tout au moins à Vao, un événement très important du point de vue spirituel : elle correspond à l'époque où les morts reviennent visiter les vivants et marque ainsi le commencement de la nouvelle année, elle annonce aussi la fin de la saison fraîche et sèche : désormais le vent dominant sera celui du Nord-Ouest qui amène avec lui la chaleur équatoriale et les nuages et par suite les rafales (Layard, 1942 : p. 6).

9. Pêche au barrage

Avant d'aborder la pêche au barrage proprement dite, signalons d'autres modes de capture de poissons qui lui sont apparentés, puisqu'ils sont comme lui composés d'un piège immobile construit de façon permanente dans le site qu'il modifie. Le procédé le plus courant est de détourner temporairement le cours d'un ruisseau, ce qui permet ensuite de ramasser le poisson à la main. A Gaua, les insulaires profitent de la baisse des eaux du lac pour creuser des fossés sur ses rives ; à la

montée des eaux, les anguilles trouvent leur chemin vers ces tranchées dans lesquelles elles sont laissées au retour des basses eaux ; il suffit alors de les tuer à l'arc ou à la foëne. Ces anguilles d'après Codrington atteignent des tailles remarquables qui font attribuer aux plus belles les noms de grade du *suqe* : il en aurait vu une notamment mesurant trente inches de circonférence et qui n'aurait pas été jugée digne du plus haut grade.

Considérons maintenant les barrages proprement dits : d'après le même auteur, les murs dressés en demi-cercle sur le rivage pour fermer la fuite aux poissons quand la marée se retire, sont couramment employés aux Nouvelles-Hébrides. Codrington décrit par ailleurs, un grand piège de Lakona où des barrières de roseaux conduisent le poisson dans des enclos circulaires d'où à marée basse il ne peut plus sortir. À Malekula, on construit dans les bras qui relie le lagon à la baie du Suroît, des palissades de pieux attachés ensemble par des frondes de cocotiers et plantés de biais en direction du lagon (Fig. 73) ; la marée amène de nombreux poissons qui sont suivis par une rangée d'hommes (a), ils franchissent l'étroit passage laissé par la palissade, mais sont refoulés de l'autre côté par une seconde ligne d'hommes (b) venant en sens inverse qui les poussent dans le coin peu profond où ils les capturent. Les indigènes appellent cela « ils obstruent l'eau » (*rembrülende newei*). À Lambumbu, on monte entre deux bancs de sable d'une crique, une ligne de pieux avec une sorte de brèche au milieu du courant, quand la marée monte, les poissons sont portés à travers cette ouverture, qu'une sorte de porte referme au reflux, l'eau s'échappe alors par les intervalles des épieux que le poisson ne peut franchir (Deacon, 1934 : p. 191).

10. Pêche à la dynamite

Cette méthode très employée par les Européens des îles pour se procurer sans efforts de grandes quantités de poissons à gagné la faveur des indigènes qui y ont recours à chaque fois qu'ils en trouvent la possibilité.

B. RITES ET MAGIE DE PÊCHE

Nous avons vu plus haut que lorsque les Big Nambas descendaient en expédition régulière de pêche et de cueillettes sur le rivage, ils se soumettaient au préalable à une série de règles dont les plus importantes sont d'ordre sexuel. Nous avons vu aussi qu'à Eromanga seuls quelques hommes par district pouvaient dépecer les tortues capturées, Humphreys ajoute qu'aucun homme ou femme ayant un très jeune enfant ne peut en manger ; dans la même île un poisson d'une certaine espèce est aussi interdit aux jeunes mères.

Nous devons au R.P. Tattevin la description de quelques actes de magie relatifs à la pêche dans le sud de l'île Pentecôte. Dans la tribu Benoas, quiconque veut du poisson s'adresse à l'un de ceux qui, dans le clan de la mer, « savent » le chant à entonner sur la pierre *ar burum*. Cette pierre transmise autrefois par l'ancêtre repose dans une rivière, et c'est à ses côtés que les membres du clan déposent les pierres semblables qu'ils rencontrent. Le pêcheur heureux grâce à l'intervention d'un homme de la mer, lui offre en paiement une natte rouge et quelques pièces de monnaie. Il est dangereux d'offenser ces gens qui ont la faculté « de faire la marée basse », car ils se vengent en retournant la pierre empêchant ainsi la mer de descendre, autrement dit de pêcher. Dans la tribu Rautas (et aussi chez les Ponorvol) les *long guru* ont reçu de leurs ancêtres, couple créé par un esprit mauvais, le pouvoir de commander aux poissons et d'obtenir à leur gré l'espèce qu'ils désirent. Seuls ils connaissent certaines herbes (une herbe spéciale pour chaque espèce de poisson), qui, placée dans le tabou mis à la mer avec désignation nominale de ce que l'on désire, opèrent. Le jour où l'un d'eux lèvera le tabou et où l'on mangera en grande quantité le poisson demandé, celui qui aura recours à son savoir, lui donnera un cochon ou une natte rouge.

C. CIRCULATION DES PRODUITS DE LA PÊCHE

Nous n'avons malheureusement que peu de détails sur ce sujet. Humphreys écrit que quiconque revenait de la mer avec des poissons, ne pouvait rencontrer un homme sur le sentier, sans lui offrir une partie de sa pêche. Le résultat serait, d'après lui, que presque tous les hommes vont pêcher la nuit.

Deacon, (p. 203) est le seul à mentionner des échanges des produits de la mer contre ceux de la brousse, comparables au *piré* de Nouvelle-Calédonie (Leenhardt, 1937 : pp. 92-93) c'est le *niseveï* de Lambumbu. Les gens de la côte restent dans leurs pirogues, ceux de la brousse amènent sur le rivage des paniers de taros ; il n'y a pas de paiement immédiat, mais à la date fixée (quelques jours après) les gens de la côte apportent poissons, coquillages et autres produits de la mer. Le *niseveï* cesse quand approche la moisson des ignames. Cette opération dénote donc une certaine animosité entre les deux populations en présence, avec une supériorité marquée des marins sur les *bushmen* puisqu'ils se servent les premiers et ne poursuivent les échanges que dans la mesure de leurs propres besoins.

D. UTILISATION DES PRODUITS DE LA PÊCHE

L'étonnement est à peu près unanime devant le peu d'importance que les Néo-Hébridais attachent à la pêche alors que la mer et les cours d'eau abondent en poissons de toutes sortes. Brenchley (p. 153) donne cinquante espèces de poissons de mer pour seize d'eau douce, pour la plupart comestibles. Les indigènes savent parfaitement distinguer ceux-ci des vénéneux, qui occasionnèrent tant de désagréments aux « équipages de Cook ». Ainsi qu'en Nouvelle-Calédonie (Leenhardt, 1937 : p. 88 *sq.*) le poisson est uniquement utilisé comme « condiment ». (Somerville, 1894 : p. 377) croit d'ailleurs pouvoir relever des différences de comportement entre les peuplades christianisées et celles qui sont restées païennes.

Seules les premières (principalement celles des îles Shepherds) mangeraient du requin et des œufs de tortue.

La manière de cuire le poisson est la même partout, il est grillé sur des braises enveloppées ou non au préalable dans des feuilles.

Les coquillages ne servent pas à la seule nourriture, on les emploie dans des parures de toutes sortes et comme outils (lames d'herminette, forets,...) ; ils sont la base de certaines monnaies (Navella, colliers,...) ; les conques jouent un grand rôle rituel, d'après Layard, (p. 266) elles sont liées à Ta-ghar, au sacrifice des porcs à défenses, aux hommes de grade élevé et aux voyages en haute mer.

CONCLUSION

Perspectives sur la pêche aux Nouvelle-Hébrides

Nous avons vu que des ressources importantes offertes par la mer, les Néo-Hébridais ne tire qu'un complément à son alimentation ordinaire essentiellement végétarienne. Une connaissance plus approfondie des méthodes de pêche européennes pourrait améliorer la nourriture du Canaque en le poussant à recourir plus souvent aux produits de la mer: la dynamite déjà la conquis mais elle est encore peu à sa portée. Il serait préférable qu'il connût un peu mieux d'autres pratiques moins dangereuses et n'exigeant pas comme celle-ci un renouvellement immédiat du matériel: l'emploi des seines, de barrages mieux construits... Une alimentation dans laquelle les poissons cessant d'être de simples condiments prendraient une place primordiale, provoquerait, du fait de son amélioration, des répercussions importantes dans le mode de vie indigène et serait un moyen parmi d'autres d'enrayer la dépopulation.

Un problème de caractère moins local soulevé par la richesse en poissons de ces eaux est leur exploitation industrielle. Les Américains, nous dit M. Budker, ont, devant ce fait général dans le Pacifique, entrepris la création d'un organisme chargé d'exploiter la faune marine de l'aire comprise entre les îles Marshall et la Californie. Nous ferions bien, avant qu'ils ne se tournent vers la Mélanésie, de nous occuper avec les moyens dont nous disposons, de sa partie qui relève de notre gouvernement. D'autant plus que dans cette portion toujours très agitée du grand océan, les abris vraiment sûrs sont rares où monter des installations industrielles et fournir aux chalutiers un havre certain: le canal du Second où dominent les plantations françaises, semblerait assez indiqué. Si une telle entreprise se montait, nous pensons qu'elle serait immédiatement suivie d'un contrecoup d'ordre économique. En effet, si la richesse en coprah ne peut attirer à elle seule les capitaux, l'existence d'une fourniture importante d'ordre économique éveillera les intérêts métropolitains pour le Condominium.

Rupture de l'isolement des indigènes

Il est possible qu'à une époque très reculée, le Néo-Hébridais ait été un hardi navigateur qui atteignit son domaine actuel monté sur des doubles pirogues. De cette aventure, il ne reste rien aujourd'hui, même pas le souvenir. La trace des belles pirogues se retrouve dans un motif de figures dessinées sur le sable, motif relevé dans l'île Pentecôte, dans un mot de l'îlot Vao. Les qualités nautiques dans la construction et la navigation n'ont fait que décroître; cette déchéance s'est précipitée avec l'établissement des Européens qui ont permis d'acquérir sans efforts prolongés, des embarcations assez commodes et même de voyager en simple passager.

Codrington signalait qu'aux îles Banks, les indigènes étaient persuadés que le monde se composait de leur groupe, des îles Torres, des « Grandes Cyclades » et de Tikopia, d'où leur certitude en voyant les premiers Européens d'être en présence d'esprits dont ils croyaient devoir se méfier. Le peu de mythes que nous ayons rencontrés à ce sujet ne tiennent aucun compte de ces antiques migrations totalement oubliées: d'après les habitants de Pentecôte, ce serait deux femmes de l'île qui, en crevant les feuilles contenant de l'eau auraient créé la mer (Layard, 1942 : p. 495). Takaro aurait inventé les pirogues à Oba (Speiser, 1923 : pp. 63-66) et c'est de là qu'elles auraient, d'après les Canaques des îlots, gagné Malekula. Layard parle à propos des Vaotes, d'univers réduit anciennement pour ceux-ci aux îles encadrant leur mer intérieure. Le R. P. Suas a bien trouvé mention chez les indigènes de Oba d'une peuplade ayant occupé leur île avant eux et qu'ils dépeignent comme des fous ridicules enterrant leurs morts en position accroupie et comme ayant fabriqué les poteries dont on trouve aujourd'hui les débris, mais ils ne disent rien de leur propre origine. Ce sont les Européens, principalement les maîtres des bateaux recruteurs qui ont fait

découvrir aux Néo-Hébridais les îles et archipels environnant leur groupe. Mais si les indigènes des Nouvelles-Hébrides n'eurent jamais la curiosité de partir à la recherche de terres lointaines, ils virent assez fréquemment, par contre, des Wallisiens et des Tongiens aborder harassés leurs rivages. Cet apport polynésien a pu être par moment assez fort pour modifier, en éclaircissant le teint, la race de diverses îles.

Aujourd'hui, le Canaque avec la possibilité d'emprunter les navires européens, ne reste plus confiné comme autrefois à un îlot ou à une portion d'île, il quitte même son village pour s'expatrier jusqu'aux îles Fidji, en Nouvelle-Calédonie ou en Australie, afin d'y travailler quelque temps. La construction des embarcations de haute mer n'est déjà plus qu'un souvenir, mais les petites pirogues à balancier, le seul moyen de locomotion pour les courts trajets, sont sûres de survivre.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

La liste suivante ne mentionne uniquement que les sources ayant fourni des renseignements directement utilisés pour la rédaction du présent mémoire. Nous avons omis tous les ouvrages même classiques, comme ceux de BOUGAINVILLE et de PARIS, qui restaient muets sur le sujet qui nous occupe.

AUBERT DE LA RÜE (E.)
Les Nouvelles-Hébrides, îles de cendres et de corail. Les Éditions de l'Arbre, Montréal, 1945.

BEASLEY (H. G.)
Pacific Islands Records Fish Hook. Seeley, Service and C° London, 1928.

BOURGE (G.)
Les Nouvelles-Hébrides de 1606 à 1906. Challamel, Paris, 1906.

Van Den BROEK D'OBRENAN (C.)
Le voyage de la Korrigane. Payot, Paris, 1939.

BUDKER (P.)
Les pêches dans le Pacifique. Journal de la Société des Océanistes. T. II, n° 2: pp. 226-228, décembre 1946.

CODRINGTON (R. H.)
The Melanesians. Studies in their anthropology and folklore. Clarendon Press, Oxford, 1891.

COOK (J.)
Voyage dans l'hémisphère austral et autour du Monde, fait sur les vaisseaux du roi l'Aventure et la Résolution en 1772, 1773, 1774 et 1775..., relations du Capitaine FURNEAUX et celle de MM. FORSTER. Traduction française, 1778.

DAVILLE (*Dr.* E.)
Les Nouvelles-Hébrides. Mœurs et coutumes des Canaques. Compte rendu des séances de la société de Géographie, pp. 297, 305, 1894.

DEACON (A. B.)
Malekula, a vanishing people in the New Hebrides. Routlege, London, 1934.

DEACON (A. B.), WEDGWOOD (C. H.), HADDON (A. C.)
Geometrical drawings from Malekula an other islands of the New Hebrides. Jour. Roy. Anthrop, Inst., vol.64, pp.129-175,1934.

DESTOMBES
Films de 8 mm. réalisés aux Nouvelles-Hébrides, et renseignements oraux.

DOUCERÉ (*Mgr.* V.)
Notes ethnologiques sur les populations indigènes des Nouvelles-Hébrides. Imprimerie Catholique Vitte, Lyon-Paris, 1924.

EDGE-PARTINGTON (J.)
An album of the weapons, tools, ornaments, articles of dress etc... of the natives of the Pacific Islands. Manchester, 1890. 2ème série, 1895. 3e série, 1898.

de **GANAY-Van Den BROEK**.
Documents de la Korrigane déposés au Musée de l'Homme (relevés aux Nouvelles-Hébrides en juin 1935).

GODEFROY (*Rev. P.* J.)
Une tribu tombée de la lune. Imprimerie Catholique Vitte, Lyon-Paris, 1936.

GRUVEL (A).
La pêche dans la préhistoire, dans l'antiquité et chez les peuples primitifs. Soc. d'Edit. Mari. et Colo. Paris, 1928.

GUILBOT
Collection d'arcs des Nouvelles-Hébrides. Documents du Musée de l'Homme, février 1943.

GUNN (*Rev.* W.)
The Gospel in Futuna. London, 1914 (cité par SPEISER et HUMPHREYS).

HADDON (A. C.), HORNELL (J.)
Canoes of Oceania. Bernice P. Bishop Museum special publication 28, Honolulu, 1937. (3 vol.); principalement le volume II: HADDON (A.C.) — The canoes of Melanesia, Queenslands and New Guinea.

HAGEN (A.), PINEAU (A.)
Les Nouvelles-Hébrides, études ethnographiques. Revue d'Etnographie, T. VII, 1889, pp. 302-362.

HARRISSON (T. H.)
Living with the people of Malekula. The Geographical Journal, pp. 97-127, vol. LXXXVIII, n° 2 août 1936.

HUMPHREYS (C. B.)
The Southern New Hebrides. An ethnological record. The University Press, Cambridge, 1926.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE
Instructions Nautiques. Îles du Pacifique, 2ème Vol., n° 371, Paris, 1934.

JOLY (*Dr.* P. R.)
Notes sur les Nouvelles-Hébrides. Bull. et Mém. de la Soc. Anthrop. de Paris, T.V.: p. 356, 1904.

LAYARD (J.)
Stone men of Malekula, the small island of Vao. Chatto and Windus, London, 1942.

LEENHARDT (M.)
Les Gens de la Grande Terre. Gallimard, Paris, 1937.

LEROI-GOURHAN (A.)
Milieu et Technique. Albin Michel, Paris, 1946.

MONTANDON (G.)
Traité d'Ethnologie culturelle. Payot, Paris, 1934.

de MORTILLET (G.)
Origine de la chasse, de la pêche et de l'agriculture. Lecrosnie et Babé, Paris, 1890. (Vol. I).

RIVERS (W. H. R.)
The History of Melanesian Society (2 Vol.). The University Press, Cambridge, 1914.

SOMERVILLE (B. T.)
Ethnological notes on the New Hebrides. J.R.A.I., vol.23, pp. 363-393, 1894.

id
The Chart-makers. W. Blacwood and sons, Edimburg-London, 1928.

SPEISER (*Dr.* F.)
Ethnographische Materialien aus den Neuen Hebriden und den Banks-Inseln. C.W. Kreidel's Verlag, Berlin, 1923.

SUAS (*Rev. P.* J. B.)
Mythes et légendes des indigènes des Nouvelles-Hébrides. Anthropos, 1911, pp. 901-910; 1912, pp. 33-66.

id
Notes ethnographiques sur les indigènes des Nouvelles-Hébrides. Anthropos, T. IX, 1914, pp. 241-260, 760-773.

id
I Talu Tuei, les hommes d'autrefois ou les premiers Hébridais. Anthropos, T. XII-XIII, 1917-1918, pp. 201-205.

TATTEVIN (*Rev. P.* E.)
Sur la mer sauvage. Notes ethnologiques sur la tribu des Ponorwol. Revue d'Histoire des Missions, 1926, n° 3; 1927, N° 1, 3, 4.

id
Organisation sociale du Sud de l'Île Pentecôte. Anthropos, T. XXIII, 1928, pp. 448-463.

TITAÏNA, ANTOINE (A. P.), LUGEON R.
Chez les mangeurs d'Hommes (Nouvelles-Hebrides). Duchartre et van Buggenhoudt, Paris, 1931.

TABLEAUX DE MOTS NÉO-HÉBRIDAIS RELATIFS À LA NAVIGATION ET À LA PÊCHE

	(I. Banks) MOTA (1)	SANTO N. W. (2)	SANTO t. Tikipi (3)	MAEWO N. W. (3)	OBA (3)	OBA (4)	PENTECOTE N. (5)	PENTECOTE S. (3)	AMBRYM t. Pante (3)
PIROGUE	aka	bilibili	aoro	uenga	ango	angge	wanga huahua	uaka	valo
Figure de proue						ambuili			
Banc de nage		sikesike lange							
Plateforme		azo na bilibili							
Lisse									
Fargues									
Bouts-dehors	iwatia	watie				ivua	ivuan wanga		
Baguettes d'attache		watlango				batoto			
Flotteur	sama					sama	haman		
Voile	epa		apani	kanbani	kambani	kambane	gabani		ben
Mât	turgae								
Pagaie	tuwose		nasua	uos	poö	boasi	vohe	fos	uo
Pagayer			suaö	sua	oe			mapolos	salo
Écope						rasu			
Mer			tasi	tasi	tae			tas	te
Terre			tano	tano	tano			tane	tani
Île			naureure	naure	bontibiti				urekiki
PÊCHER			ilmatse	felmase	kohalie			nabalime	marpo
Rivière									
Poisson			matse	tanguale	ike			maselo	malo
Hameçon	wo uto		kaoli	kao	kao				eemalo
Filet			madlio	kambe					
Nasse									
Appât									tagntan
Barrage									
Arc			natakay	naozo	puo			us	uoa
Flèche			lio	iua	liua			uo	uoa
Sagaie			sari					metas	

1) - Codrington. (2) - Speiser. (3) - Hagen et Pineau (nous nous sommes permis pour éliminer des causes de confusion, d'adopter le mode de transcription suivi par les autres auteurs). (4) - Layard in Haddon. (5) - Miss Hardacre in Haddon. (6) - Layard. (7) - Deacon.

	MALEKULA N (T. Fooa) (3)	ÎLOTS DU NORD-EST VAO (6)	ATCHIN (4)	MALEKULA WALA (4)	MALEKULA SUD SUROIT (4)	Ilot TOMMAN (7)	EPI S. E. (3)
PIROGUE	nuakaa	nu-wak	na-ak	rav	nawangk	mbembeo	ua
Figure de Proue		na-ho	solub	solub			
Banc de nage		gheatat			naai		
Lisse					simbrsimbr	neso	
Fargues		ne-rev		merawi	neso		
Plate-forme						nawangk ambu	
Bouts-dehors		ne-wu	ne-wu	newu	niwinei	niwinei	
Baguettes d'attache			bwetelak	bwetilak	niwin lan-galangk	niwin langalangk	
Flotteur		na-sam	ni-tsem	tsem	nesem	nesem	
Voile	abana	na-gha-mban	na-mban	na-mben			male
Mât				bu na-mben			
Pagaie	naboo			newosh		nowoh	nalua
Pagayer	eua						balose
Écope				norush		nimbwia	
Voyager	ANCIENNE PIROGUE DE HAUTE MER:	nu-wak wala	na-ak wala		nawangk timbwow	nimbembew	
Mer	nete						si
Terre	natana						tono
Île	zanu						laiko
Rivière							
PÊCHER	namanu						teaika
Poisson	namas						ika
Hameçon							tagnao
Filet						neravlül	
Nasse							
Appât							kario
Barrage						rembrulende newei*	
Arc	nambanka						dyu
Flèche	nambuu						dae
Sagaie	naara					ninggah	mara

*neuwond (Lambunbu)
niar varevögh (Lambunbu)

	EFATE Pt. Havana (3)	EFATE Vila (4)	EFATE Erakor (4)	EROMANGA (8)	ANIWA (9)	FUTUNA (8)	TANNA ANEITIUM (9)
PIROGUE	**kararua**	**tepake**	**raru**	**io**	**waga**	**tavaka**	**negau**
Figure de Proue							
Banc de nage							
Lisse							
Fargues		**parekuku**	**kortas**				
Plate-forme		**firigi**	**nafetfet**				
Bouts-dehors		**kiato**	**nakiat**	**mobok**			
BAGUETTES D'ATTACHE		**alaku**	**lak**				
Flotteur		**teama**	**nsem**	**neleman**	**tsi-ama**		
Voile	**nalae**	**tra**	**nlab**				
Mât		**tshira**	**natir**				
Pagaie	**naoso**	**foi**	**nawes**	**walasowa**			
Pagayer	**balose**						
Écope		**teta**	**nies**				
Voyager							
Mer	**natasi**						
Terre	**natano**						
Île	**naorikique**						
Rivière							
PÊCHER	**alakko**						
Poisson	**naika**			**namat**			
Hameçon	**tagnao**						
Filet							
Nasse							
Appât	**rato**						
Barrage							
Arc	**nazu** **neteboy**						
Sagaie	**naio, uala**						

(1) - Codrington. (2) - Speiser. (3) - Hagen et Pineau (nous nous sommes permis pour éliminer des causes de confusion, d'adopter le mode de transcription suivi par les autres auteurs). (4) - Layard in Haddon. (5) - Miss Hardacre in Haddon. (6) - Layard. (7) - Deacon. (8) - Humphreys. (9) - Haddon.

LEXIQUE DES TERMES DE MARINE

(Les définitions s'entendent dans le contexte du Vanuatu)

Au vent — Quand un objet se trouve plus près de l'origine du vent que la perpendiculaire à la direction du vent qui passe par un autre objet, le premier de ces objets est au vent de l'autre. Il en est de même de tous les points d'une embarcation (espar, manœuvre, bordé, etc.). Syn. « du vent ».

Bâbord — Côté gauche de l'embarcation pour un observateur qui regarde vers l'avant.

Balancier — Ensemble constitué d'un flotteur, des bâtonnets et des pièces transversales (cf. bout-dehors) qui l'assemblent à une coque. Le balancier permet d'assurer la stabilité d'une une embarcation.

Banc de nage — Dans une embarcation, planche perpendiculaire à l'axe longitudinal de la coque, sur laquelle on s'assoie, pas nécessairement dans le but de pagayer.

Bâtonnet — Pièce qui relie le flotteur aux traverses du balancier.

Bordage — Une des planches qui, assemblée à d'autres, constituent la coque de l'embarcation.

Bordé — Ensemble des bordages d'une coque.

Bout-dehors — Tout espar pointant hors de l'embarcation ; dans un contexte océanien, les pièces transversales qui relient le flotteur à la coque.

Brise lame — S'entend ici comme une pièce de bois assemblée transversalement aux bordages, à l'avant et à l'arrière, évitant que de l'eau ne ruisselle dans la coque.

Catamaran — Bâtiment à deux coques parallèles, pirogue double. Terme provenant de l'Inde du Sud.

Coque — Corps de l'embarcation (à l'exception du mât, de la voilure et du gréement) assurant notamment la flottabilité de celle-ci.

Écope — Pièce de bois creuse utilisée pour vider l'eau du fond de l'embarcation.

Espar — Toute pièce de bois (ou de bambou) allongée, du gréement (mât bôme, verguc) ou du balancier.

Fargue — Planche supérieure du bordé d'une coque.

Flotteur — Pièce de bois longitudinale, assemblée parallèlement à la coque par l'intermédiaire de bâtonnets et de bouts-dehors, et qui assure la flottabilité du balancier.

Gréement — Ensemble du matériel servant à la manœuvre des voiles et d'une façon générale, tout le matériel de manœuvre.

Gouvernail — Grande pagaie tenue à l'arrière de l'embarcation, utilisée pour diriger celle-ci.

Lisse — Pièce longitudinale, en bambou, ligaturée le long du chant de la coque monoxyle ou d'une éventuelle fargue.

Livarde — Espar diagonal par rapport au mât, à l'extrémité duquel est fixé le point le plus haut de la voile.

Manœuvre — Tout cordage utilisé dans le gréement d'une embarcation.

Mât	Longue pièce cylindrique qui supporte la voilure.
Monoxyle	Taillé dans un seul tronc d'arbre. Par extension, pièce basale de la coque à laquelle sont fixés les bordages.
Pagaie	Pelle pourvue d'un manche, non fixée sur le plat bord, utilisée pour propulser et diriger l'embarcation.
Pelle	Partie plate de la pagaie que l'on plonge dans l'eau.
Pirogue	En Océanie, embarcation à balancier ou à deux coques.
Pirogue double	Embarcation formée de deux coques parallèles assemblées par des bouts-dehors. Syn. « Catamaran ».
Plat-bord	Partie supérieure de la coque, constituée soit par d'éventuelles lisses, soit par le chant des fargues.
Plate-forme	Pont de planches ou de bambou d'une embarcation à balancier ou à deux coques.
Poupe	Arrière d'une embarcation.
Proue	Avant d'une embarcation.
Quille	Pièce basale de la charpente d'une embarcation, à laquelle s'assemblent les bordages.
Radeau	Plate-forme faite de rondins de bois ou de bambou assemblés parallèlement.
Sous le vent	Quand un objet se trouve plus loin de l'origine du vent que la perpendiculaire à la direction du vent qui passe par un autre objet, le premier de ces objets est sous le vent de l'autre. Il en est de même de tous les points d'une embarcation (espar, manœuvre, bordé, etc.).
Tribord	Côté droit d'une embarcation pour un observateur qui regarde vers l'avant.
Vent arrière	Vent qui vient de l'arrière de l'embarcation.
Vent debout	Vent qui vient de l'avant de l'embarcation.
Voile	Pièce triangulaire ou trapézoïdale de feuilles tressées utilisée pour capter la force du vent et propulser l'embarcation.
Voile à livarde	Voile établie grâce à une livarde.
Voile latine océanique	Voile triangulaire à mât nettement différencié, notamment dans quelques archipels de Mélanésie où le mât est doublé d'une vergue à laquelle est fixée la voile.

Hélène GUIOT
Docteur en Préhistoire-Anthropologie-Ethnologie
URA 275 du CNRS « Ethnologie Préhistorique »
Mai 1998

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Les dessins dotés d'un numéro d'enregistrement (MH ou Dépôt- suivi de trois chiffres) sont ceux faits par l'auteur d'objets des collections du Musée de l'Homme. Les photographies viennent de la photothèque de cette institution.

Planche 1. Pirogues des îles Banks

Figure 1 : pirogue de Ureparapara, îles Banks (d'après Speiser, pl. 63 fig. 3, Haddon, fig. 25 : p. 39).

Figure 2 : pirogue de Mota, îles Banks (Codrington : p. 292).

Planche 2. Pirogues de Santo

Figure 3 : pirogue de la côte Nord Ouest (Speiser pl. 63).

Figure 4 : modèle de pirogue de l'îlot Tangoa (côte Sud de Santo) (Edge-Partington 3ème Série pl. 58).

Planche 3. Pirogues de Oba

Figure 5 : *angge*, Oba (Aoba) dessiné par Norman Hardy (Haddon, fig. 22 : p. 36).

Figure 6 : cl. Aubert de la Rüe (Musée de l'Homme).

Planche 4. Pirogues de Vao (îlot du N-E de Malekula)

Figure 7 : cl. Aubert de la Rüe (Musée de l'Homme).

Figure 8 : grande pirogue côtière de Vao (Layard : p. 459).

Planche 5. Pirogues d'Atchin, de Malekula

Figure 9 : pirogue côtière *na-ak* portant une figure de proue *solul wok-wak* (d'après une photographie de Layard dans Haddon : p. 27).

Figure 10 : *wala* de Uripiv, Malekula Est (d'après illustration de "The Record" 1/7/1920, Haddon, fig. 19 : p. 32).

Figure 11 : Malekula (Speiser pl. 64) (sans doute des îlots).

Figure 12 : plan d'une pirogue de Malekula Est (Speiser pl. 64).

Figure 13 : pirogue de Malekula Sud (d'après une photographie de Speiser dans Haddon : p. 24).

Planche 6. Pirogue de Malekula Sud

Figure 14 : structure d'une pirogue de l'îlot Tomman (Deacon, Malekula : pp. 208-209).

Planche 7. Pirogue de Ambrym

Figure 15 : indigènes mettant une pirogue à la mer à Rannon (cl. Aubert de la Rüe, Musée de l'Homme).

Planche 8. Pirogues de Paama et de Laman

Figure 16 : Paama (cl. Aubert de la Rüe Musée de l'Homme).

Figure 17 : pirogue de l'îlot Laman, N. W. de Epi (cl. Aubert de la Rüe, Musée de l'Homme).

Planche 9. Pirogues de Nouvelles-Hébrides méridionales

Figure 18 : pirogue d'Efate (d'après une photographie de Somerville (II, P. 107), complétée par une photographie de Bourge, (p. 97).

Figure 19 : coque de pirogue et 2 proues. Havannah Harbor Efate (d'après des photographies de W. J. Lindt).

Figure 20 : modèle de *tavaka*, Futuna (Musée d'Edimbourg).

Figure 21 : *nengau*, Whitesands Tanna (d'après une photographie de Humphreys).

Figure 22 : modèle de *nelgau*, Aneityum et détails (Musée d'Edimbourg).

Planche 10. Mode de fixation du flotteur à Eromanga

Figure 23 : 1- attachement du bras du balancier aux plats-bords, 2- fixation du bras du balancier au flotteur, 3, 4- les deux formes de bras de balancier, d'après Humphreys : p. 156.

Planche 11. Voiles et pagaies

Figure 24 : voile de nattes. Tangoa (îlot près de la côte sud de Santo), (Edge-Partington, 3 ème série pl. 58).

Figure 25 : Pagaie de Oba, longueur 157 cm, (Speiser, pl. 64).

Figure 26 : Pieds en fourche des espars d'une voile. Malekula est, (Speiser, pl. 64).

Figure 27 : modèle de pirogue montrant la disposition de la voile, (Edge-Partington, 1890, pl. 143).

Planche 12. Figures de proue, décoration

Figure 28 : figure de proue, 85 cm, (Speiser).

Figure 29 : figure de proue, 50 cm, (Speiser).

Figure 30 : *solub e res*

Figure 31 : *solub wok wak*

Figure 32 : *solub wok wak* avec un porc Atchin, (d'après des photographies de Layard dans Haddon pl. 28).

Figure 33 : double frégate stylisée décorant un avant de pirogue à Vao.

Figure 34 : (d'après une photographie d'Antoine et Lugeon).

Planche 13. Figures de proue, décoration

Figure 35 : *Solipmarere* (de Ganay) correspondant au *solub e res* de Layard, longueur 57 cm, (Musée de l'Homme, D.39.3.155).

Figure 36 : avants de pirogue d'Atchin, 1 et 2. *Solipmaru* (de Ganay) correspondant au *solub wok wak* de Layard, longueur 77 cm, (Musée de l'Homme, D.39.3.156).

Planche 14. Figures de proue, décoration

Figure 37 : *am' buas* (de Ganay) longueur 96 cm, (Musée de l'Homme, D.39.3.157).

Planche 15. Figures de proue, décoration

Figure 38 : avant de pirogue peint de bandes blanches, bleues, rouges et noires, longueur 68 cm, (Musée de l'Homme, 41.7.1).

Figure 39 : ornement de proue oiseau stylisé, bois peint, longueur 64 cm, (Titaÿna, Antoine et Lugeon, pl. 17).

Planche 16. Figures de proue, décoration

Figure 40 : avant de pirogue en bois léger, longueur 105 cm, (Musée de l'Homme, 36.31.1).

Figure 41 : vieillard sculptant un avant de pirogue, (Titaÿna, Antoine et Lugeon, pl. 17).

Planche 17. Écopes

Figure 42 : écope de Vanua lavo, (îles Banks), (Edge-Partington, 3 ème série pl. 58).

Figure 43 : écope de l'îlot Tangoa (Santo sud), (Edge-Partington, 3 ème série pl. 58).

Figure 44 : écope du sud de Malekula, longueur 28 cm.

Figure 45 : écope de Malo, longueur 37 cm, (Speiser, pl. 64).

Figure 46 : écope de Vate (Edge-Partington, 2 ème série pl. 75).

Planche 18. Écopes

Figure 47 : écope longueur 50 cm, (Musée de l'Homme, 43.186.399).

Figure 48 : écope longueur 55 cm, (Musée de l'Homme, 41.21.18).

Planche 19. Pirogues de haute mer

Figure 49 : pirogue de Santo. Cl. Kœnigswald (Musée de l'Homme).

Figure 50 : avant le *nimbembew* (Haddon : p. 22 d'après croquis de Deacon).

Figure 51 : *na-aK wala* d'Atchin (Haddon : p. 27, dessiné d'après des photographies de Layard et un modèle construit pour lui par un indigène qui a souvent navigué sur de semblables embarcations).

Figure 52 : grande rame servant à la direction d'un *nu-wal wala* (Layard : p. 462).

Planche 20. La pirogue et le sacré

Figure 53 : pirogue votive (M. H. : D. 39.3.154).

Figure 54 : diagramme illustrant la comparaison faite par les indigènes entre une pirogue de haute mer et la disposition des porcs sacrifiés lors du *maki* Supérieur (Layard : p. 427).

Planche 21. La pêche

Figure 55 : pêcheurs à l'arc à la lance (mission Collardo 1925).

Figure 56 : pêcheur à l'arc (d'après une photographie de Somerville : p. 165).

Planche 22. Armes de pêche

Figure 57 : foëne de pêche. Santo N. W. (Speiser, pl. 50).

Figure 58 : flèche de pêche. Santo N. E., long. 182 cm (Speiser, pl. 52).

Figure 59 : flèche de pêche. Malekula, long. 135 cm (Speiser, pl. 52).

Figure 60 : flèche de pêche. Pentecôte S., long. 130 cm (Speiser, pl. 52).

Figure 61 : flèche de pêche. Tanna, long. 133 cm (Speiser, pl. 52).

Figure 62 : flèche de pêche. Pointes en bois brun pâle (Edge-Partington, 3 ème série pl. 64).

Planche 23. Hameçons

Figure 63 : hameçons en nacre du Musée du Havre, « prétendu » des Nouvelles-Hébrides (Speiser pl. 28).

Figure 64 : *wouto* des îles Banks (Speiser, pl. 28).

Figure 65 : *urnursh* en patte de Varo. Musée de l'Homme : D. 39. 3. 132.

Figure 66 : hameçons en corne. Musée de l'Homme : 25. 3. 16.

Figure 67 : hameçons de Futuna (Beasley : p. 63).

Figure 68 : hameçons d'Eromanga (Humphreys : p. 162).

Planche 24. Filets

Figure 69 : filet à main de Gaua (îles Banks) (Speiser, pl. 28).

Figure 70 : filet *netel* de Atchin. Musée de l'Homme : D. 39. 3. 252.

Planche 25. Nasses

Figure 71 : panier à *palolo*, hauteur 36 cm et détail, Gaua (Speiser, pl. 28).

Figure 72 : nasse pour écrevisses et détail, longueur 120 cm, Gaua (Speiser, pl. 20).

Planche 26. Pêche au barrage

Figure 73 : plan d'un *rembrülende newei* (d'après Deacon : p. 190).

ILLUSTRATIONS

Iles Banks

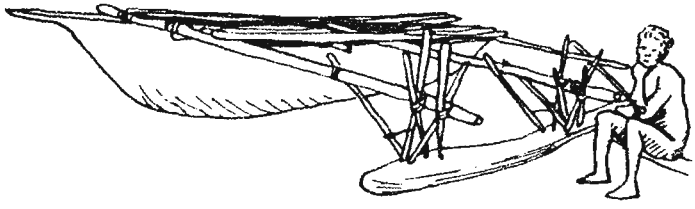


fig 1. Pirogue de Ureparapara, Iles Banks
(d'après Speiser pl 63. fig 3)
Haddon fig 25 p. 39

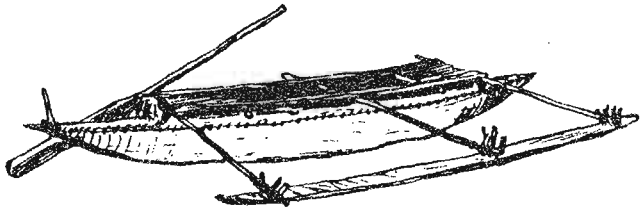


fig. 2. pirogue de Motta - Iles Banks. CODRINGTON p. 292

Santo

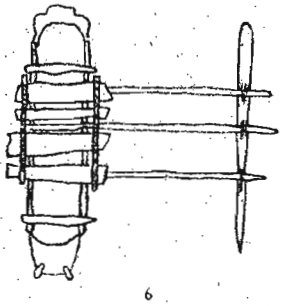


fig3. pirogue de la côte Nord West
(in SPEISER. pl.63)

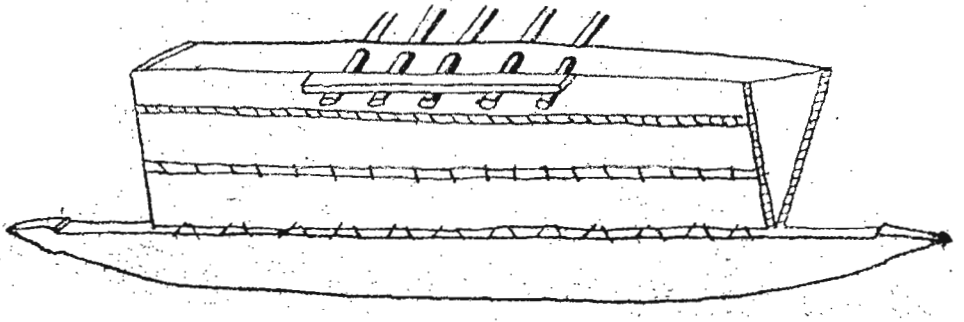
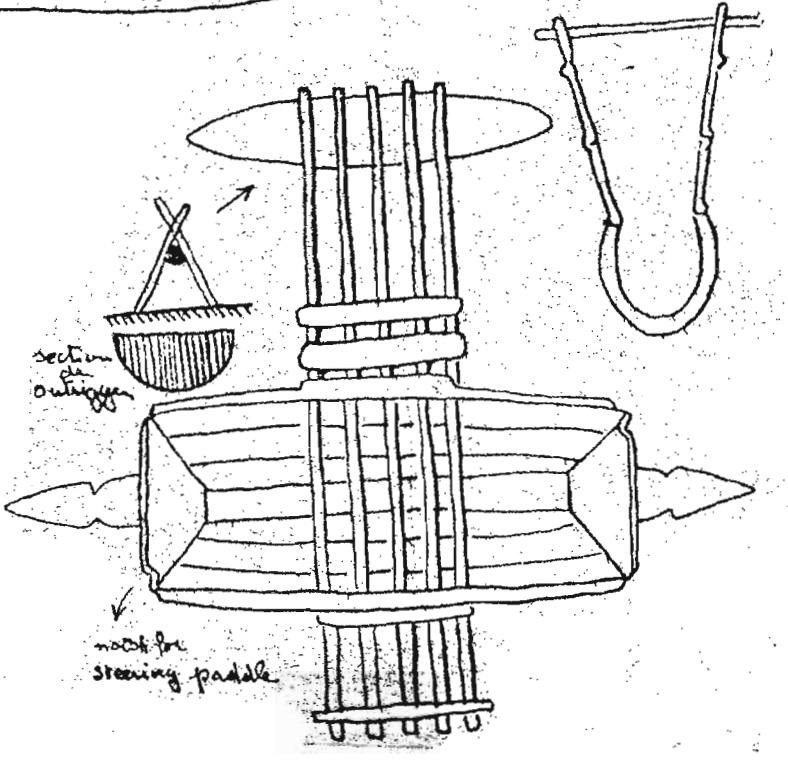


fig4. Modèle de pirogue de l'îlot Tangoa (côte Sud de Santo)

(in EDGE-PARTINGTON. 3ème série, pl.58)



Oba

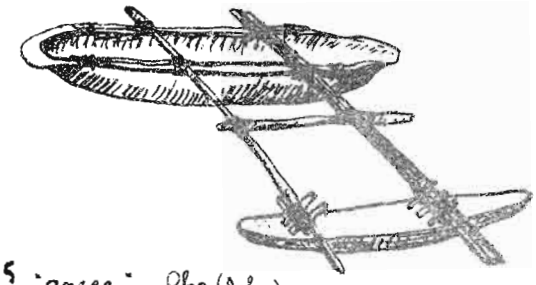


fig 5 "angge", Oba (Aoba)
dessiné par Norman Hardy (Haddon fig 22 p 36

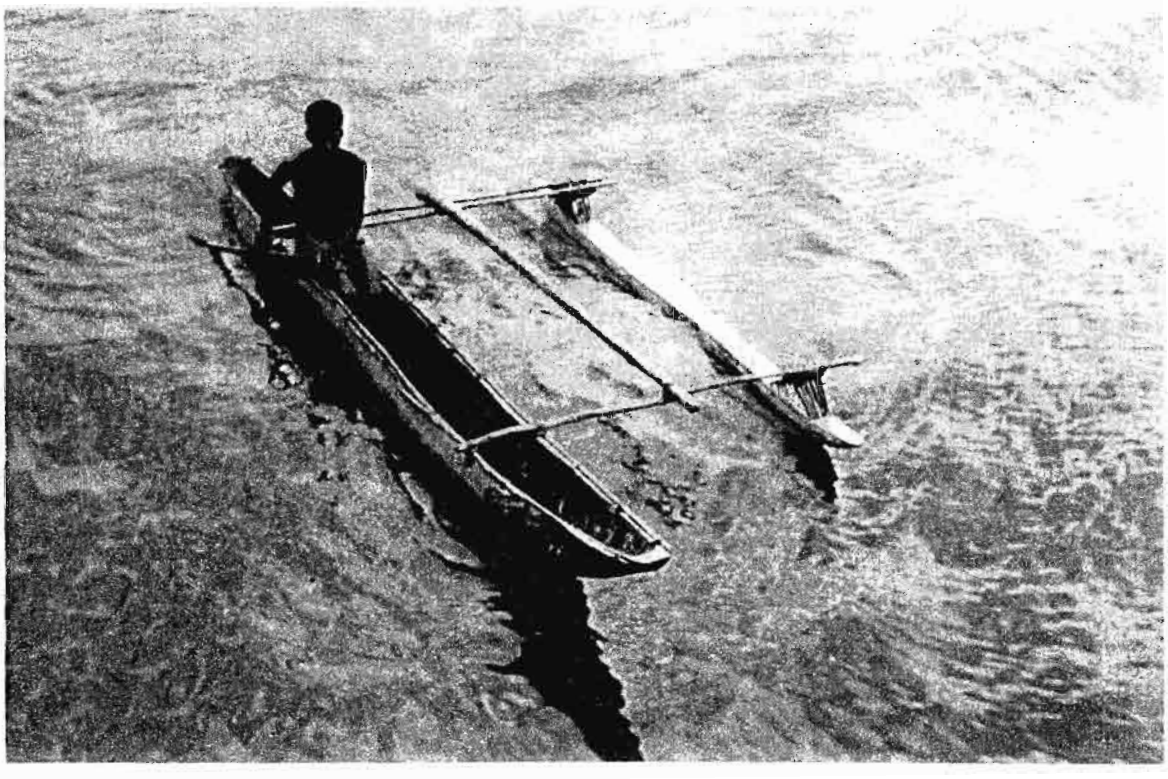


fig 6 Cl. AUBERT de la RUE
(Musée de l'Homme)

Les îlots du N-E de Malekula

Vao

fig 7. cl. Aubert de la Rüe (Musée de l'Homme)

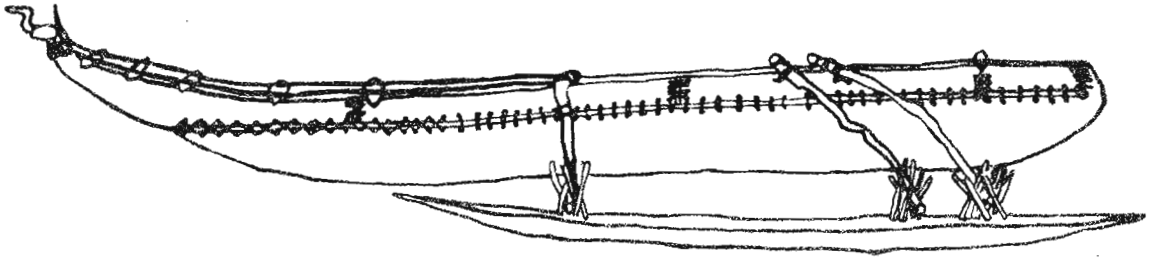


fig. 8. grande pirogue côtière de Vao (in Layard. p. 459)

Atchin

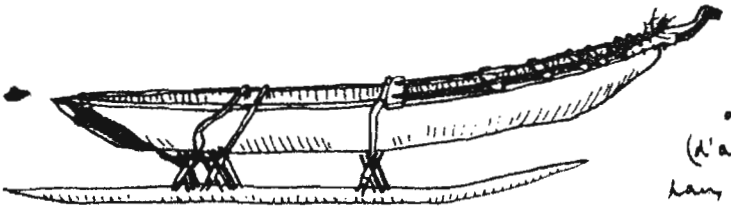
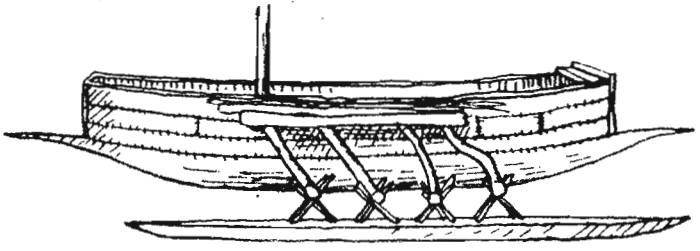


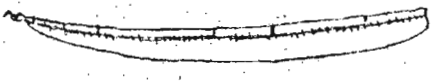
fig 9. pirogue côtière na-ak portant une fugue de proue solub wok-wak (d'après une photographie de Layard dans Haddon, p. 27

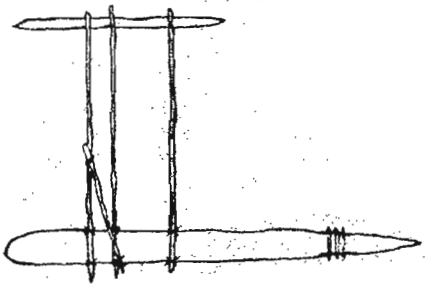


Uripiv.

fig. 10 "wala" de Uripiv, Malekula Est (d'après une illustration de "The Record", 1/7/1920) (Haddon. fig 19 p. 32)

fig. 11 Malekula (1) (Speiser, pl. 64)

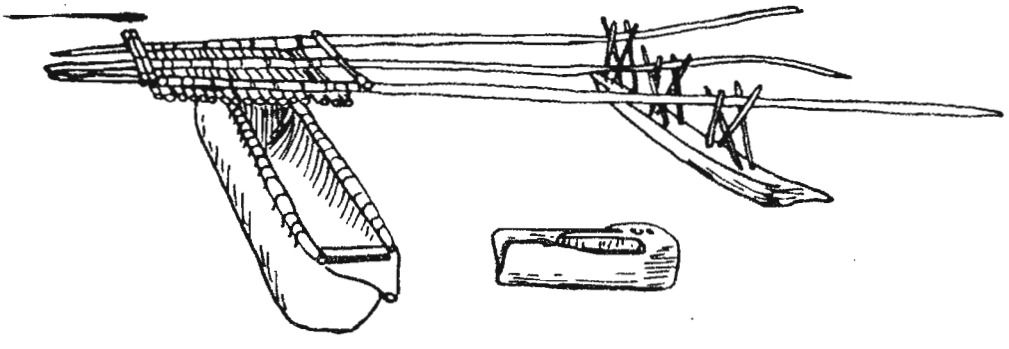




Malekula

fig. 13. pirogue de Malekula Sud (d'après une photo de F. Speiser, in Haddon p. 24)

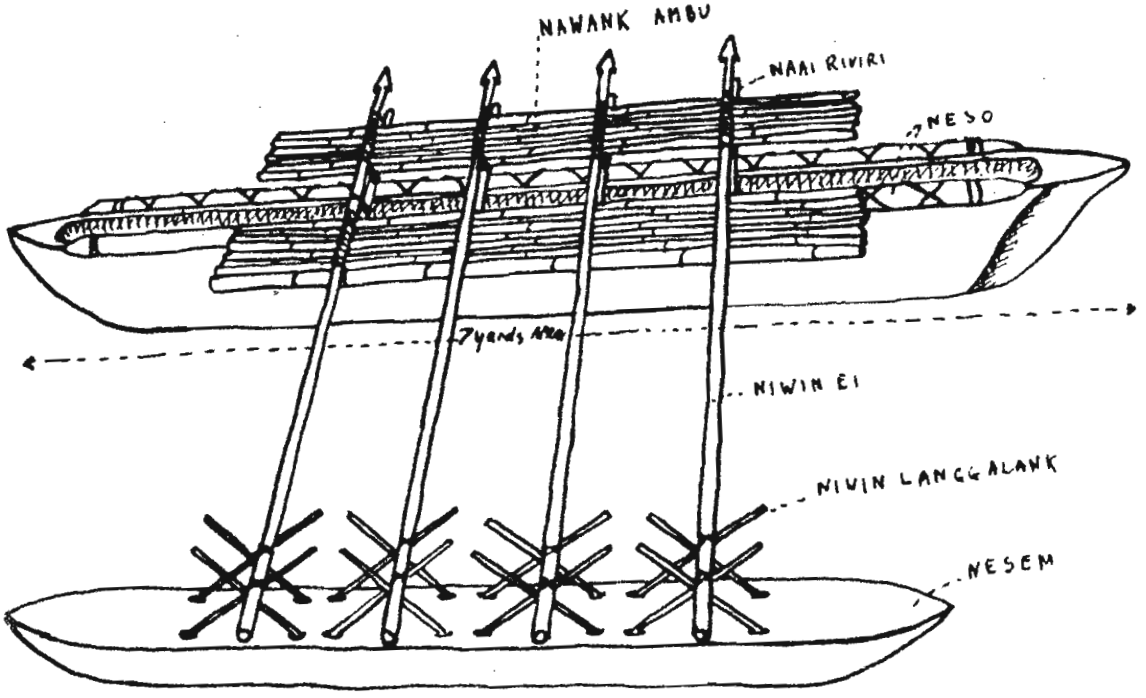
fig. 12. plan d'une pirogue de Malekula Est (Speiser pl 64)

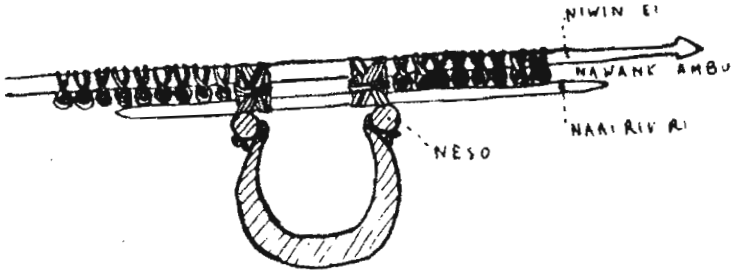


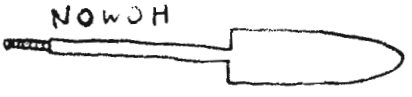
(1) Sans doute des Ilots.

Malekula Sud

fig. 14. STRUCTURE d'une PIROGUE de l'ILÔT TOMMAN.







DEACON. Malekula. pp. 208-9

pl. 7

Aneityum

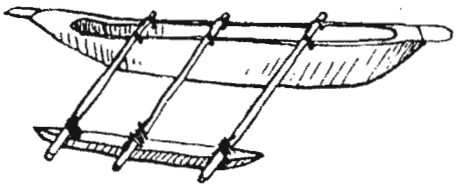
fig. 16
PAAMA
(cl. Aubert de la Rüe - Musée de l'Homme)

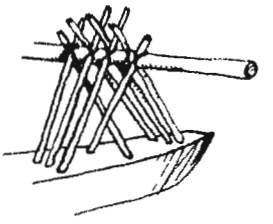
fig. 17 - pirogue de l'îlot LAMAN.
(N.W. de EPI)

cl. Aubert de la Rüe (Musée de l'Homme)

fig 21.

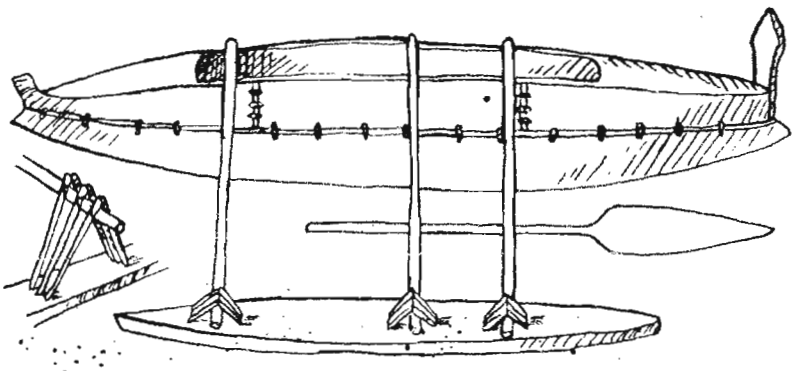
fig 22





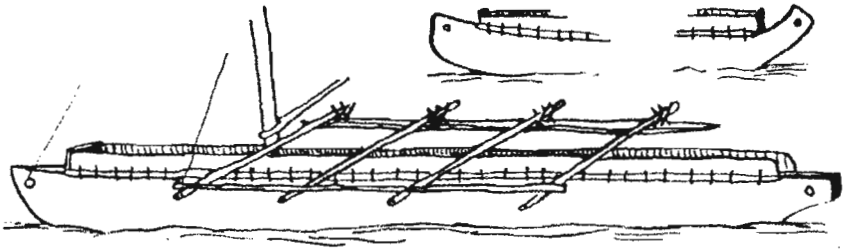
Nouvelles Hébrides

fig 20



HÉRIDIONALES

fig. 19



EFATE

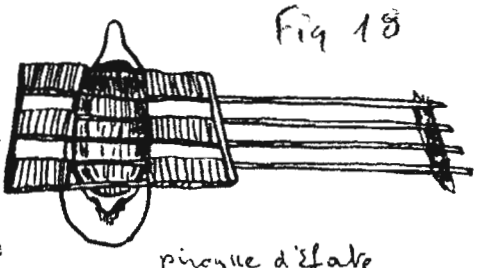
fig. 21. nengau. Whitesands Tanna.
(d'après une photographie par HUMPHREYS)

fig 22. modèle de nelgau. Aneityum et détails
(musée d'Edimbourg)

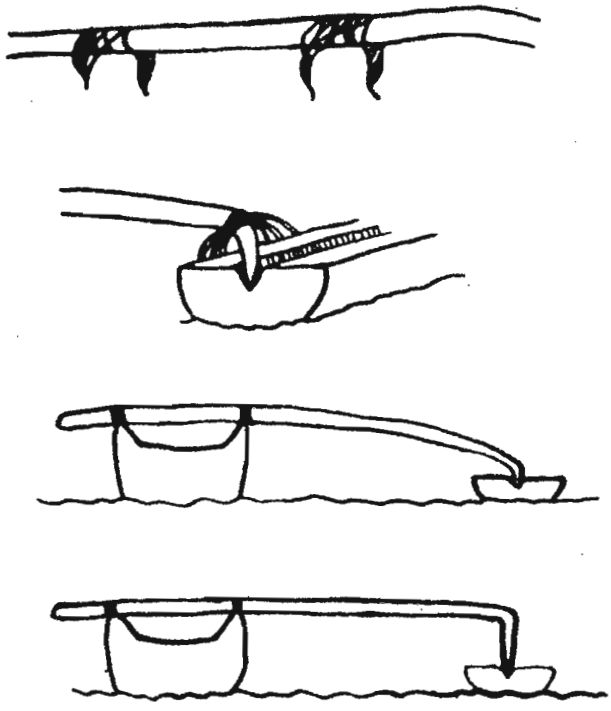
fig 20. modèle de ravatá. Futuna
(Musée d'Edimbourg)

fig 19. Coque de pirogue et 2 proues. Havannah Harbor Efate
(d'après des phot. de W. J. LINDT)
(dans Haddon

Fig 18



pirogue d'Efate
(d'après une photo. de SOMERVILLE complétée par une photo. de BOURGE



Eromanga - 1. attachement du bras du balancier aux plats-bords
2. fixation du bras du balancier au flotteur
3.4. les deux formes de bras de balancier

d'après HUMPHREYS - p. 156

Voiles et Pagaie

pl. 11

fig 24 - voile de nattes. Tangoa (îlot près de la côte Sud de Santo) = (dans Edge Partington. 3ème Série pl. 58)

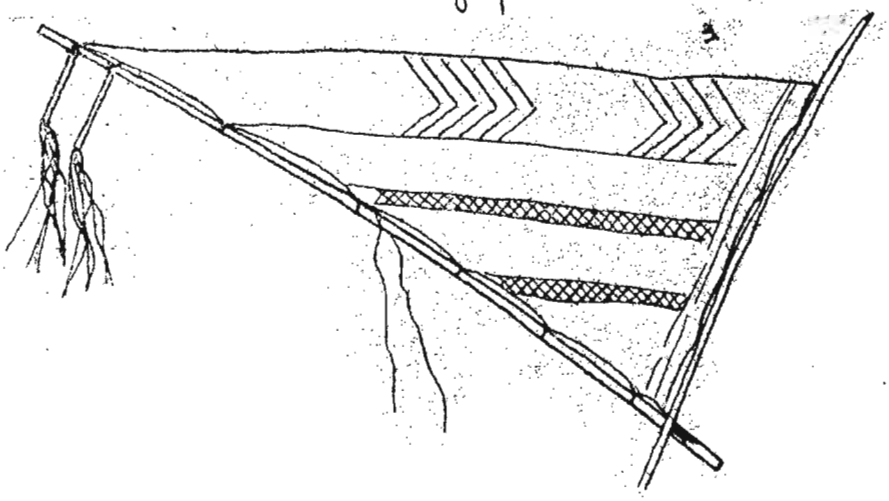


fig 25. Pagaie de Oba - Longueur 157 cm (dans Speiser - pl. 64)

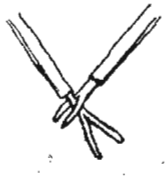


fig 26 - Pieds en fourche des espars d'une voile. Malekula Est - (dans Speiser - pl. 64)

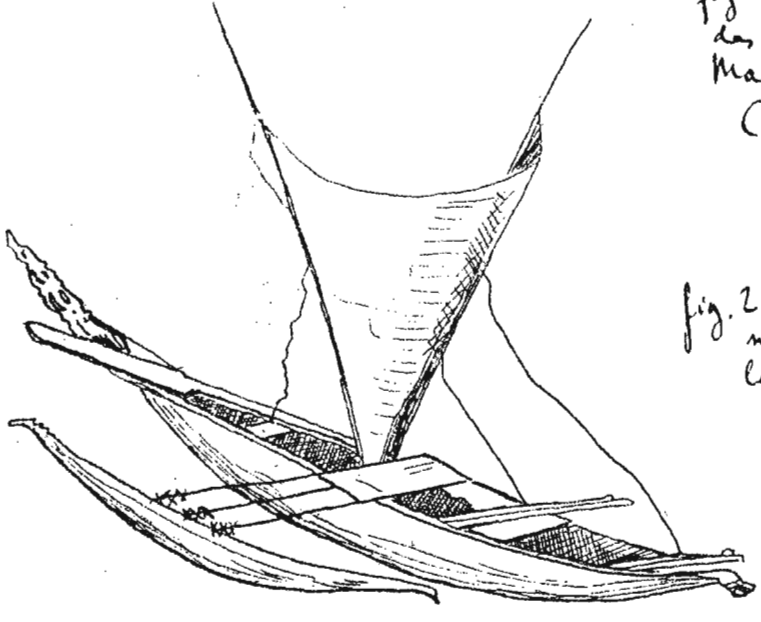


fig. 27. Modèle de pirogue montrant la disposition de la voile. (dans Edge-Partington 1890 - pl. 143)

pl 12

fig 28

fig 29

fig 3

fig 30

fig 28. figure de proue. 85 cm. (Speiser pl.)
fig 29 — id — 50 cm. (id)

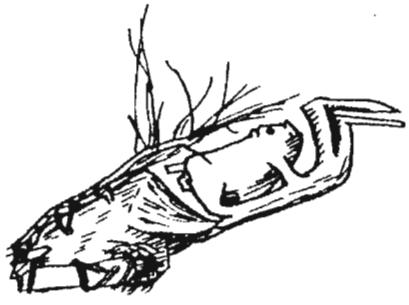


fig 32

Figures de Proue
(Îlots de la Côte
Nord Est de Malekula)

fig. 30. solub e res
31. solub wokwak
32. solub wokwak avec un porc
Atchin. (d'après des photo. de Layard dans Haddon pl 28)

fig 34. d'après une photographie d'Antoine et Lugeon

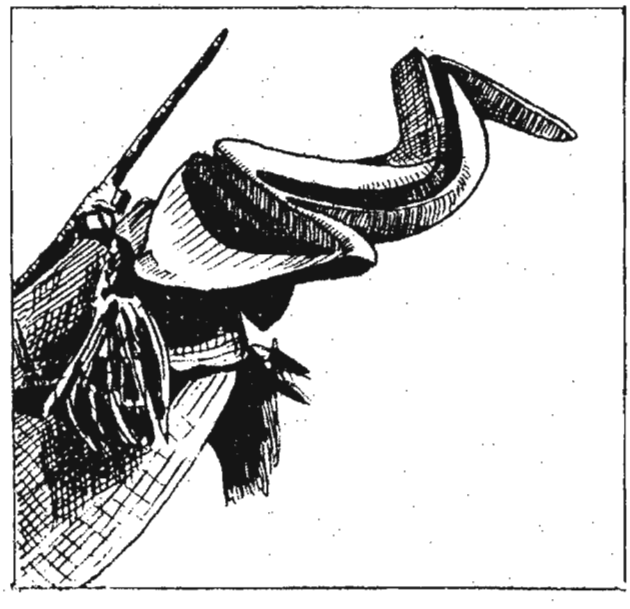


fig 33.
Double fregate stylisée decorant un avant de pirogue à Vao

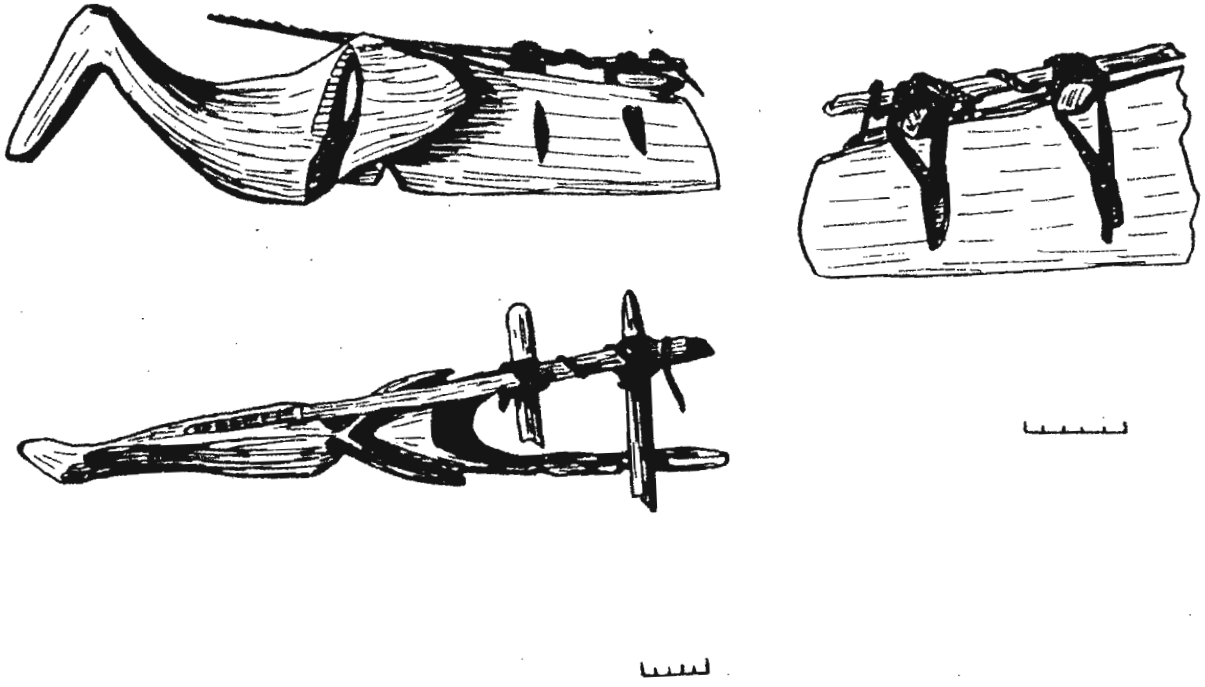
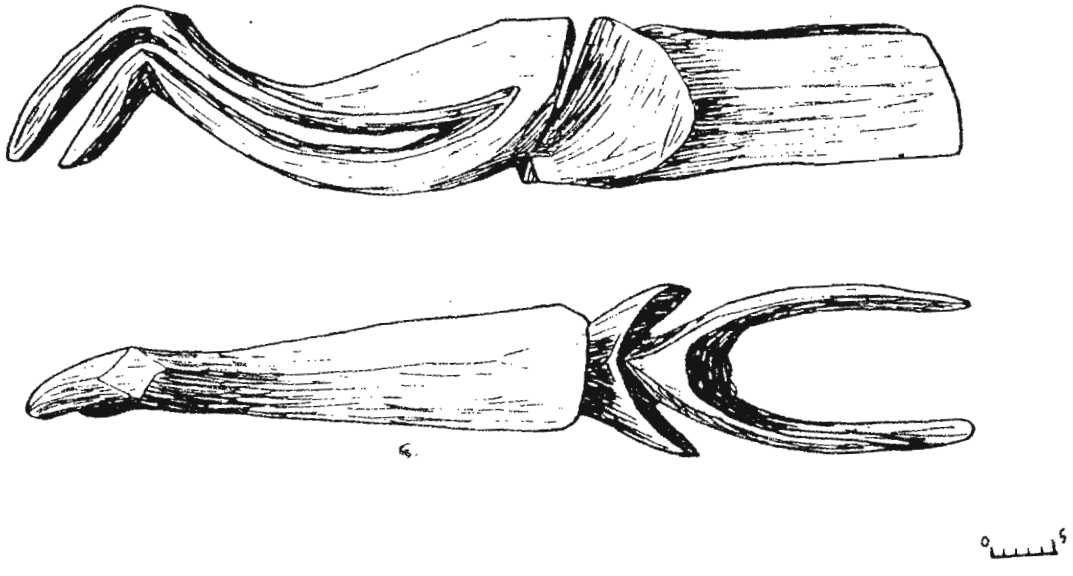


fig. 35. "Solipmaarere" (de Ganay) correspondant au "solub e res" de Layard
Longueur : 57 cm - M.H. : D.39.3.155.



Avants de Pirogue à Archin.
1 et 2

fig. 36. Avant de pirogue de Archin. "Solipmarn" (de Ganay) correspondant au "solub wok wok" de Layard - Longueur 77 cm - Musée de l'Homme : D.39.3.156

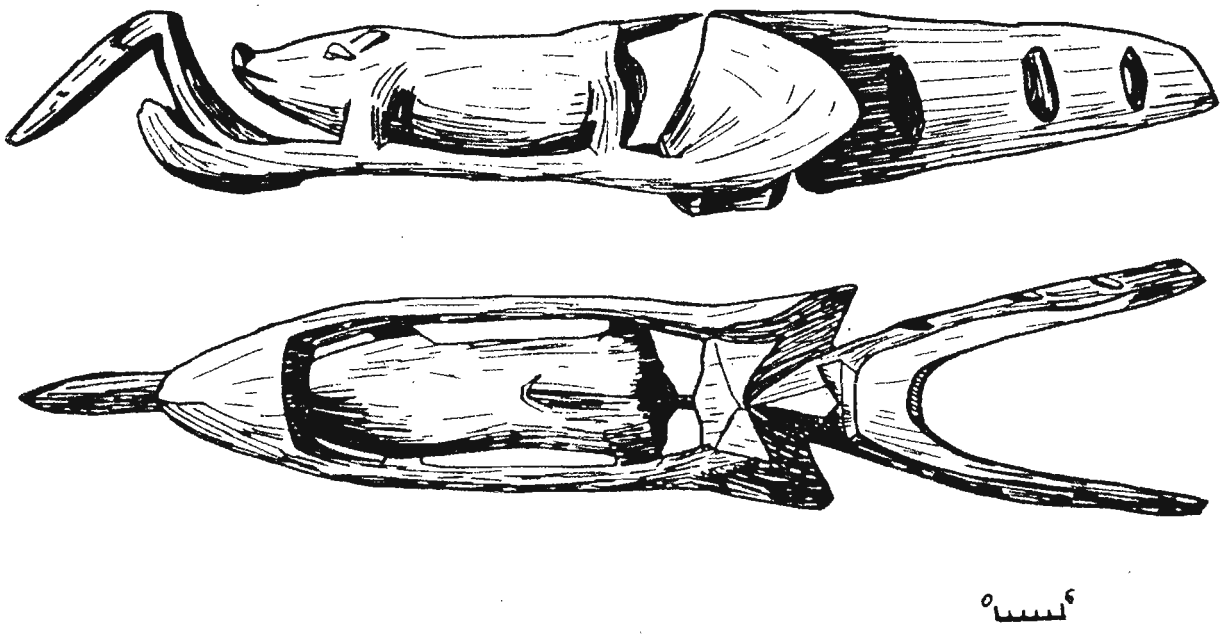


fig. 37. "am'buas" (de Ganay). Longueur : 96 cm.
(Musée de l'Homme : D.39.3.157)

fig. 38. avant de pirogue peint de bandes blanches, bleues rouges et noires. Longueur : 68 cm. M.H. : 41.7.1.

fig. 39. ornement de prore. Oiseau stylisé bois peint longueur 64 cm.

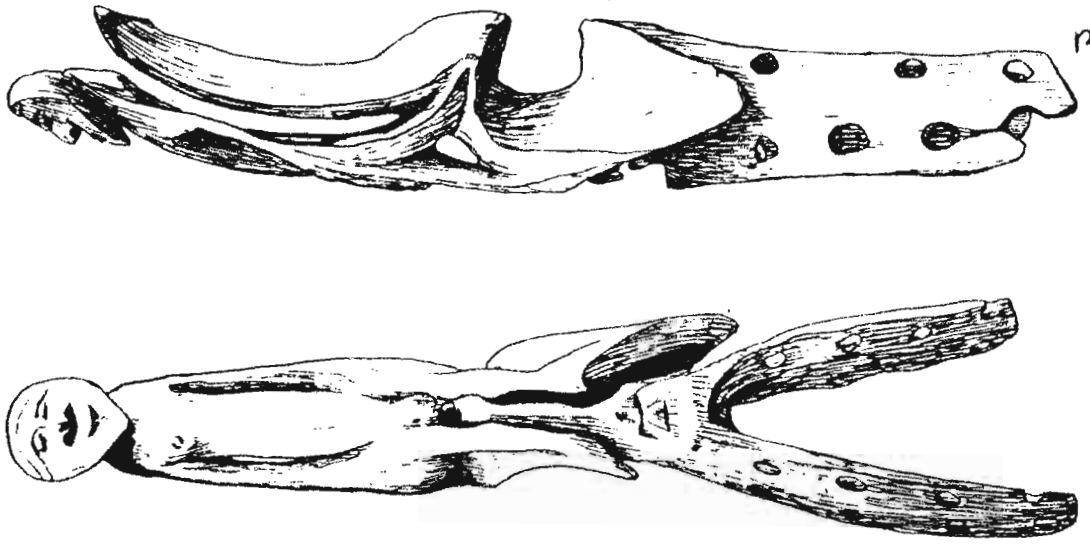


fig. 4 b Avant de pirogue en bois léger. Longueur : 105 cm
M.H. : 36.9.1

vieillard sculptant un avant de pirogue
pl. 41

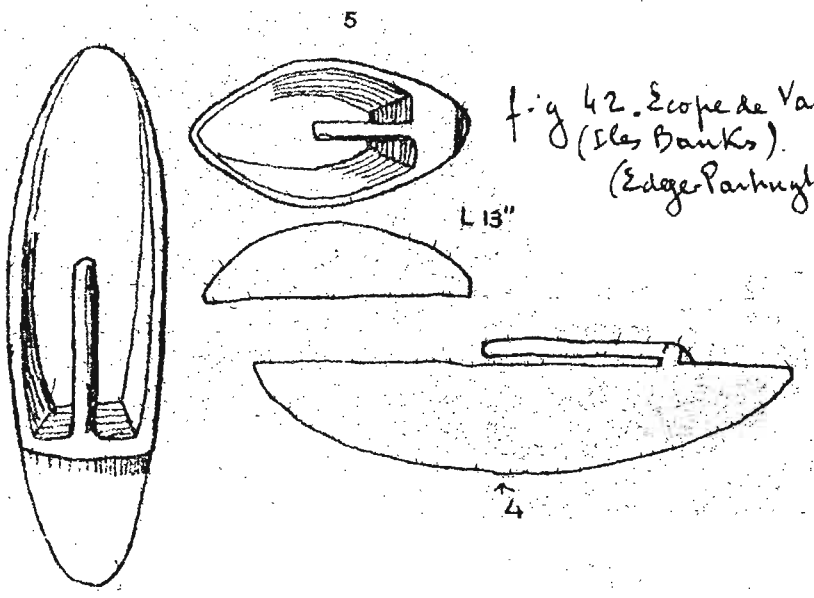


fig 42. Ecope de Vanua Lavo (Iles Banks). (Edge Partington, 3ème série pl. 58

fig 43. Ecope de l'Ile Tangoa (Santo Sud) (E.-P., 3ème s. pl. 58)

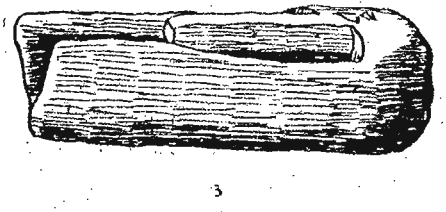


fig 44. Ecope du Sud de Malekula longueur 28 mm

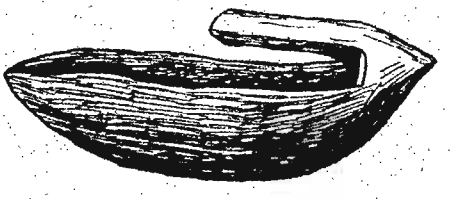


fig 45. Ecope de Malo (Speiser. pl. 64) L: 37 mm

Ecope de Vate (Edge Partington. 2ème série p. 75

fig 47 _ Ecope . Longueur 50 cm . Musée de l'Homme : 43 _ 186 _ 399

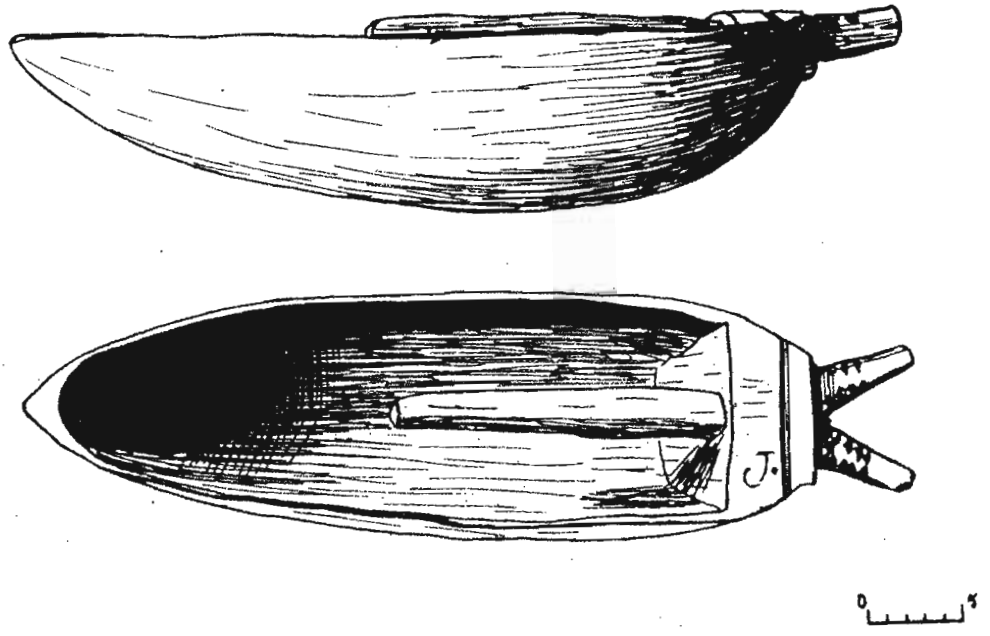
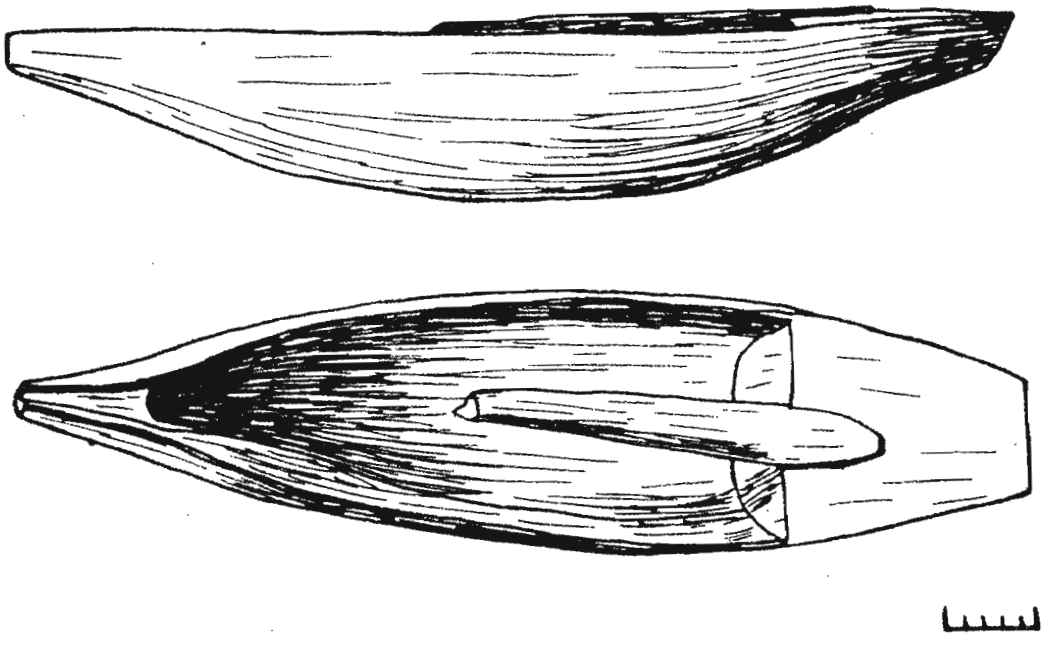


fig 48 _ Ecope . Longueur : 55 cm . M.H. : 41 _ 21 _ 18



PIROGUES de HAUTEMER

fig. 49 _ Pirogue de Santo.

cl. Koenigwald (musée de l'Homme)

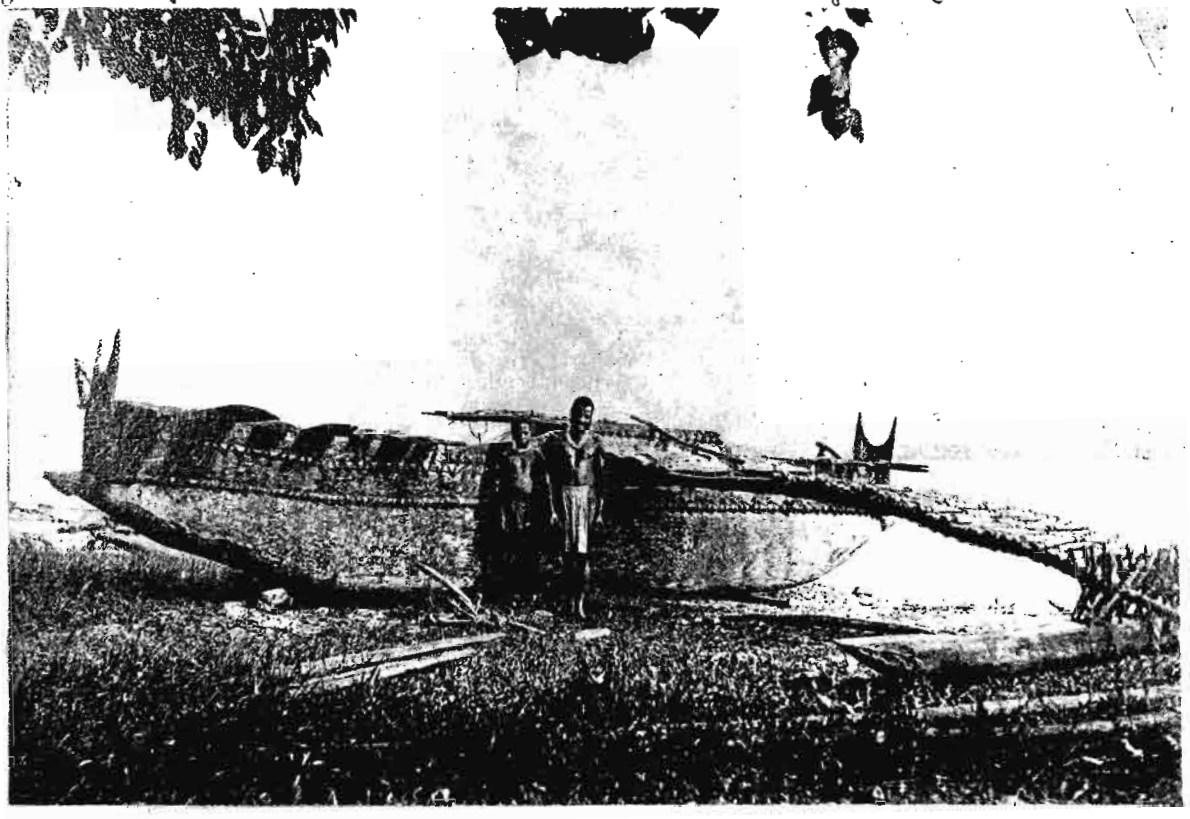


fig. 50.
avant de "nimbembew"
(Haddon p. 22 d'après un croquis de Deacon)

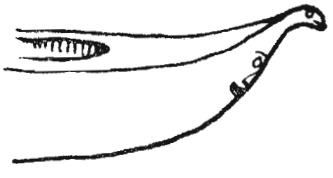


fig. 51. "Na-ak wala" d'Archin (Haddon. p. 27 - Dessiné d'après des photos de Layard, et un modèle construit pour lui par un indigène qui a souvent navigué sur de semblables embarcations.)

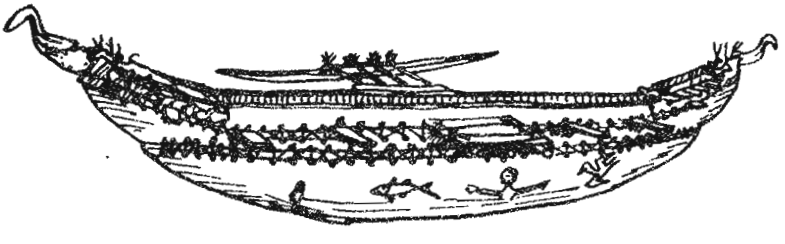


fig. 52. Grande rame servant à la direction d'un nawal (Layard. p. 462)

LA PIROGUE et le Sacré

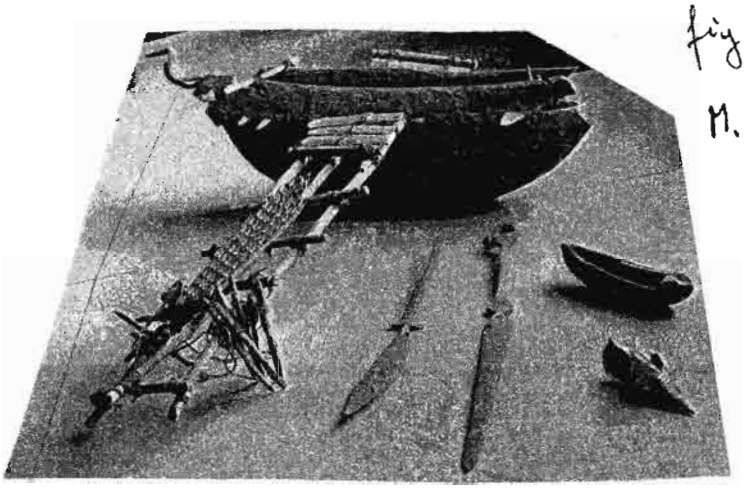
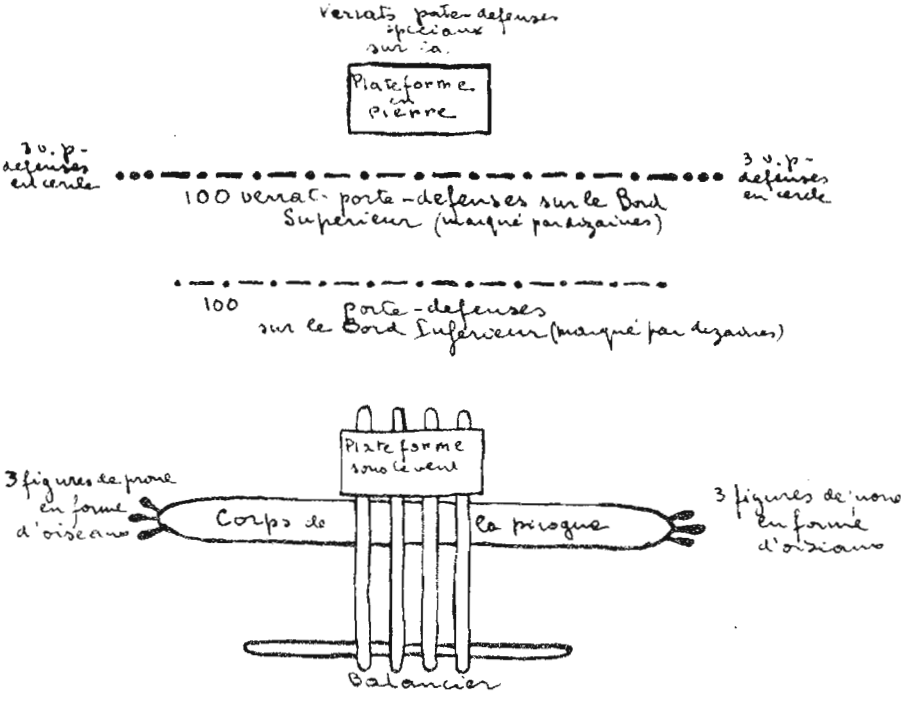


fig. 53. Pirogue votive

M.H.: D.39.3.154

fig. 54. Diagramme illustrant la comparaison faite par les indigènes entre une pirogue de haute mer et la disposition des pores sacrificiels lors du Maki Supérieur. (Layard. p 427)



La Pêche

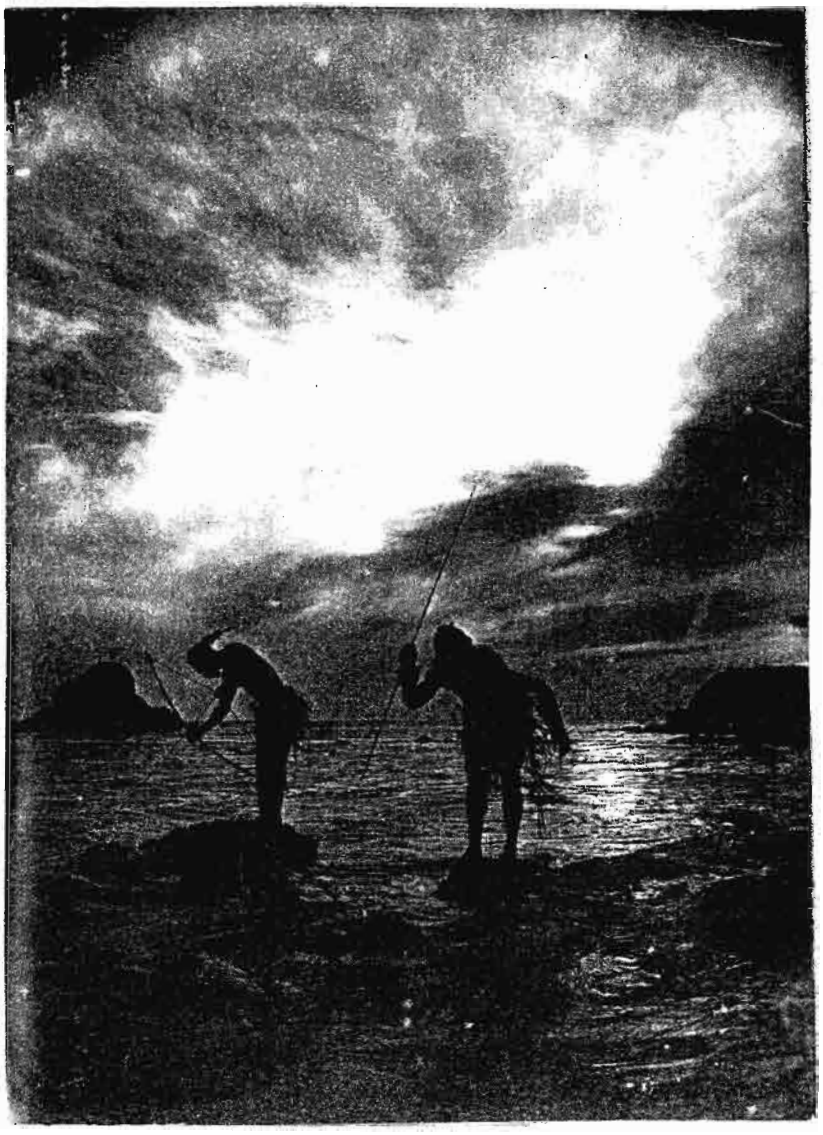


fig. 55. Pêcheurs à l'arc et à la lance (mission Collaudo 1925)

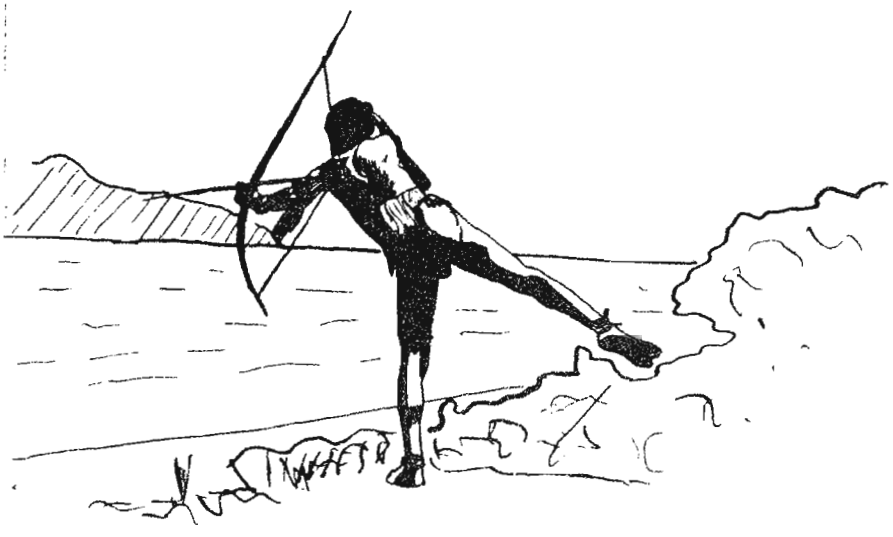


fig. 56. Pêcheur à l'arc (d'après une photo de Sonneville - p. 165.)

ARMES de PÊCHE

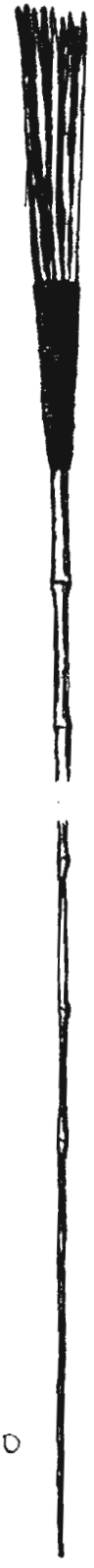


fig. 57. foëne de pêche. Santo N.W. (Speiser. pl. 50

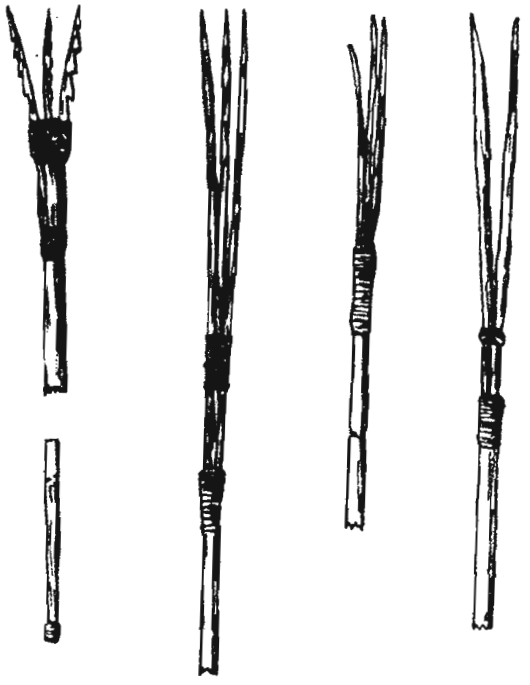


fig 58

Santo N.E.	Malekula E	Pentecôte S.	Tanna
long. : 182mm	135	130	133

Speiser Pl. 52

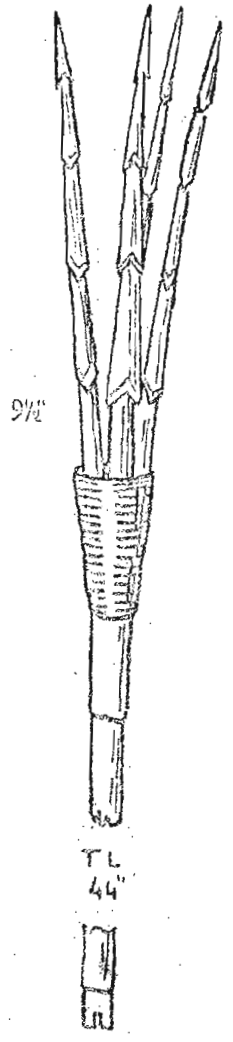
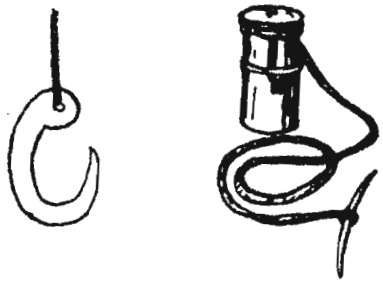


fig 62. flèche de pêche. Pointes en bois lourd (Edge-Partington. 3me série pl. 14)

HAMEÇONS



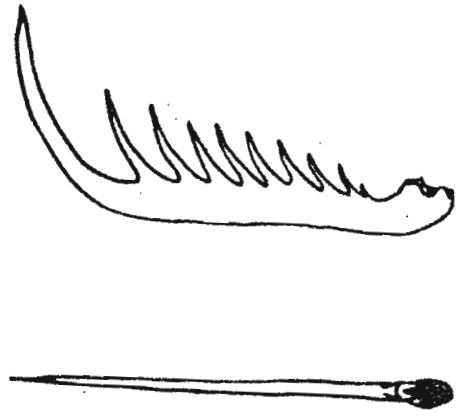
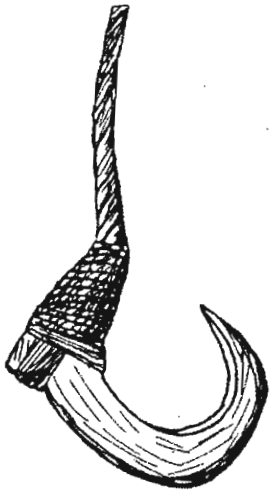


fig. 63. Hameçon en nacre du Musée du Havre, "prétendu" des N. Hébrides (Speiser pl. 28).

fig. 64. "wauko" des îles Banks (Speiser pl. 28). M.H.:

fig 65. "urnursh" en patte de Varo. M.H.: D. 39.3.132

fig. 66. Hameçon en corne. M.H.: 25.3.16



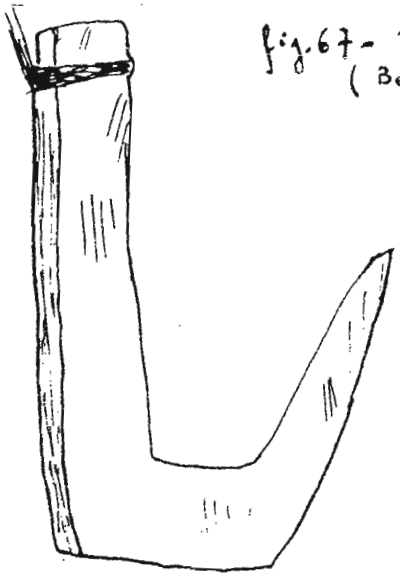


fig. 67 - hameçon de Futuna (Beasley p. 63)

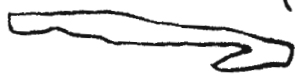


fig. 68. Hameçon d'Eromanga (HUMPHREYS p 162)

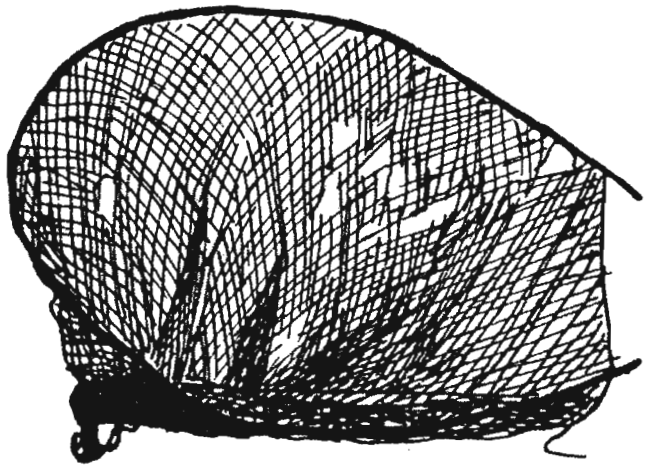
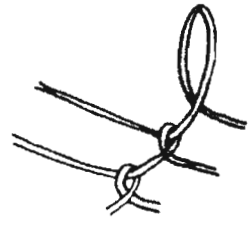
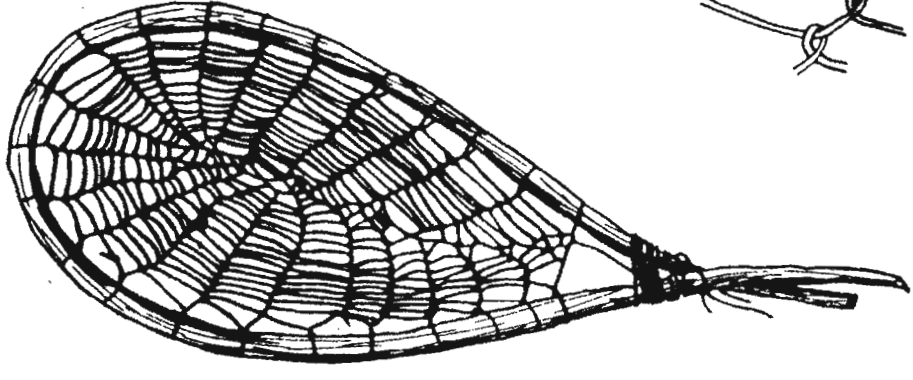


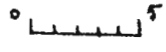
fig. 69. filet à main de gana (îles Banks) – (Speiser pl. 28)

FILETS

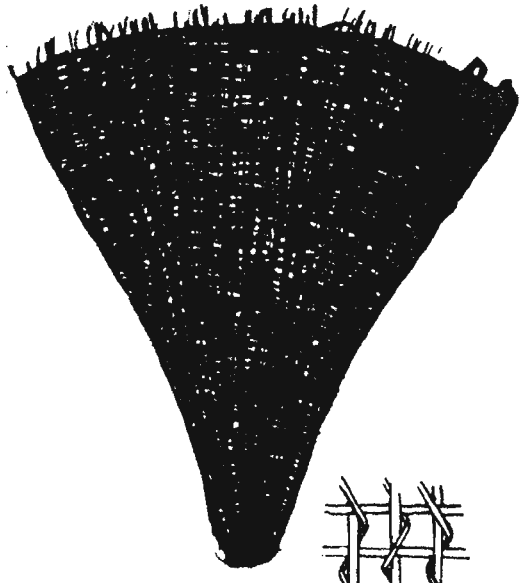
fig. 70. filet "netel" de Atchin.
M.H.: D.39.3.252







NASSES



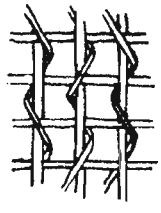


fig 71. Panier à Palolo
hauteur 36 cm
et détail
Gaua
(Spenser pl. 28)

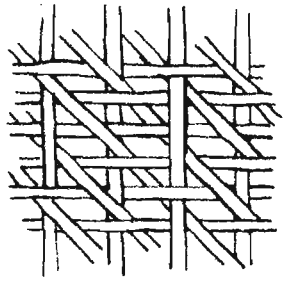
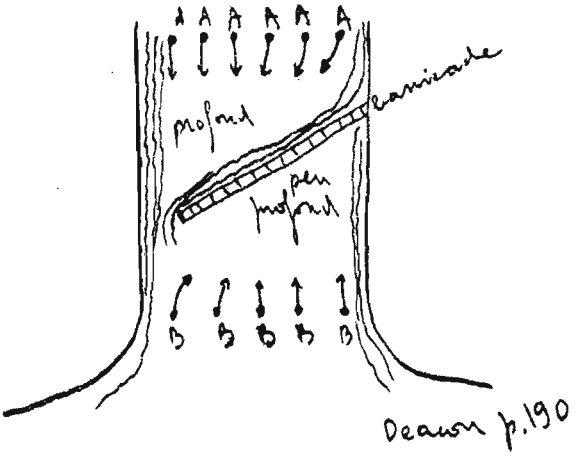
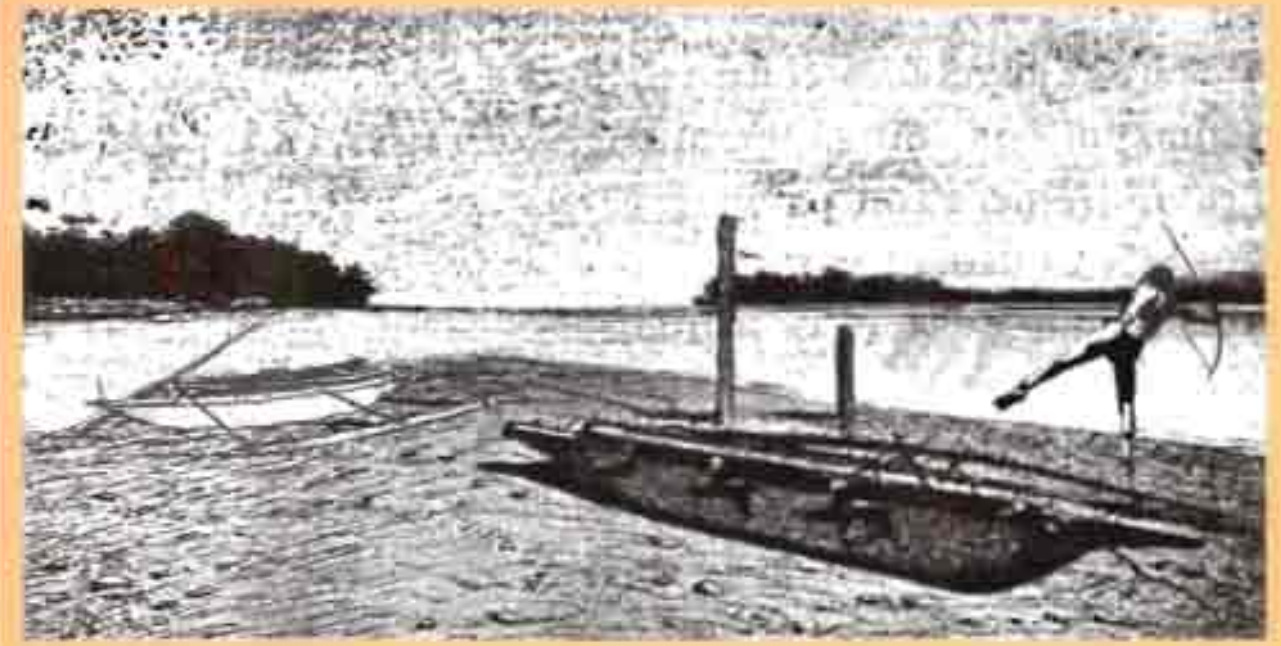


fig 72. Nasse pour écrevisses. Gaua
longueur: 120 cm et détail
(Spenser Pl. 20)


A A A A A A
profond
barricade
peu profond
B B B B B
Deacon p.190



IRD - Centre de Nouméa
BP A5 - 98848 Nouméa CEDEX
Nouvelle-Calédonie
tél : (687) 26 10 00 - Fax : (687) 26 43 26
http://ww.ird.nc

ISSN 1297 - 9635 Mai 2001