Goélettes malgaches

Photos de goélettes et lakas malgaches.

Benjamin LISAN (photographe).

1 Introduction

Ces 164 photos de goélettes et de pirogues à balancier (lakas) malgaches ont été prises, par l'auteur, à l'issu de deux voyages à Madagascar _ un pays où la marine marchande à voile est toujours vivante _, l'un sur sa Côte Ouest, entre Morondava, Toliara (Tuléar) et Anakao, en 2009, l'autre dans le Nord, dans la région de Antisiranana (Diego Suarez), avec un passage à Majunga, en 2011.
J'avais effectué ces voyages, plutôt aventureux, toujours en compagnie de mon ami Maurice, un vrai baroudeur.

En septembre 2009, Maurice et moi avions décidé de descendre le canal de Mozambique, vers le sud, entre les villes de Morondava et de Morobé, lors d'une navigation côtière, dans une pirogue à voile et à balancier, sans moteur, une Laka, conduit par deux marins vezos expérimentés, cela pour aller à la rencontre du peuple de marin, les Vezo, et vivre avec eux.

Notre périple maritime avait été un des plus extraordinaire, qui soit, malgré de nombreux vents contraires, nécessitant pour nos marins de tirer des bords, en permanence. Ces vents de face nous avaient obligés à faire escale, durant 2 jours, dans un village Vezo (peut-être un village temporaire), totalement isolé de la civilisation (sans route ou piste d'accès, sans téléphone ou réseau téléphonique, sans d'électricité du tout …). Ces gens vivaient tous de la pêche. Leur vie était lente, calme. Ils semblaient particulièrement doux et gentils. Ils semblaient vivre à l'âge de pierre. Ils semblaient ne pas avoir conscience de la valeur de l'argent, puisqu'ils nous avaient vendu 1 kg de capitaines et de marguerites, des poissons à la chair prisée, pour environ 200 ou 400 Ariary (14 centimes d'Euros).
Il semblait que nous avions rencontré un peuple de pêcheurs heureux, malgré leur dénuement[1].

Puis dans la station balnéaire d'Akanao, en fait, un grand village de pêcheurs, nous avons eu le privilège d'assister, chaque matin, au départ d'une centaine de lakas, leurs voiles entièrement déployées, partant à la pêche. C'était un spectacle exceptionnel.

Enfin, en 2011, nous avions visité le « *Port aux boutres* » de Majunga, réunissant la plus grande concentration de goélettes de cabotage au monde, aux formes identiques à leurs homologues bretonnes.

Ce sont ces images inoubliables que nous voulions vous offrir dans ce livre.

Cet ouvrage complète aussi le précédent ouvrage « *Madagascar au temps des goélettes "bretonnes" : Le Mystère de l'origine des goélettes malgaches* » que Madame Jeanne Tomasini, écrivaine, et moi-même, avions corédigé et publié, chez Amazon.

2 Goélettes (rappel)

Un petit rappel : Une **goélette** (*Schooner* en anglais) est un voilier équipé de deux à sept mâts, apparu entre le XVIe et le XVIIe siècle et qui connut son apogée aux XVIIIe et XIXe siècles, en Europe. Elle se caractérise :

- par des voiles auriques (quadrangulaires) dans l'axe du navire, à la base de tous les mâts, surmontées ou non d'une voile aurique (flèche ou voile triangulaire) ou d'une voile carrée (hunier) ;
- par un mât arrière (grand-mât) plus grand que le mât avant (mât de misaine), dans le cas d'un navire à deux mâts.

[1] Mais malgré tout, nous avions assisté à l'enterrement d'une jeune fille, morte à 26 ans. Et les gens pleuraient sincèrement.

Il existe des goélettes à deux mâts, à trois mâts ou plus.

3 Pourquoi trouve-t-on des goélettes sur la côte Ouest de Madagascar ?

3.1 La famille Joachim, charpentiers de marine, à l'origine des goélettes malgaches

Selon toutes ces sources, en 1861, le roi Radama II, roi de Madagascar, demande à La France et à Napoléon III, de lui fournir des Charpentiers de marine, pour créer sa propre flotte, car les « Botrys » _ les charpentiers en Malgache _, d'origine arabe, ne veulent pas de malgaches comme marins ou charpentier, tant que ces derniers ne se convertissent pas à l'Islam ….

Venant de La Réunion à la demande de Napoléon III, Monsieur Joachim père (dit Enasse), charpentier d'origine bretonne, sa famille _ (ses 3 fils Albert, dit Bébert transformé en Bébea en langue vezo , Ludovic et Fernand _ et quelques réunionnais, débarquent à Madagascar (peut-être en 1863 ?).

Malheureusement pour ces derniers, le roi Radama II, trop francophile, sera assassiné en 1863 par les Mérinas _ l'ethnie dominant les hauts plateaux de Madagascar _ (en fait, semble-t-il, à l'instigation de son premier ministre Rainivoninahitriniony). La reine Ranavalona, qui lui succède, pourchasse alors les Européens.

Les Joachim _ le père et ses trois fils _, courant un grave danger, sont obligés de fuir.

Ils vont fuir, d'abord, vers Manajary et après plusieurs péripéties se réfugierons sur la côte ouest, dans l'Androy.

Puis ils iront successivement dans les villes côtières de Tuléar (en 1888), de Morondava, pour terminer à Belo-sur-mer (pour Enasse et Ludovic) _ port naturel situé à 70 km au sud de Morondava _, où ils y seront bien reçus par les Vezo, le peuple de marins confirmés et habiles constructeurs de pirogues à voile et à balanciers, de la côte ouest.

Finalement, les Vezo convaincus par les Joachim, finirent par construire ces bateaux plus grands et plus rapides, que sont les goélettes. Ces voiliers de charge se sont imposés au pays des boutres (tout en étant toujours nommés « boutres »).

A Belo-sur-mer, un chantier naval de goélettes bretonnes sera créé, grâce à l'impulsion des Joachim.

La famille a circulé du nord au sud pendant quelques années et, en raison de l'abondance de bois différents dans la région, elle a fini par établir, en 1904, le chantier naval à Morondava et l'école de charpenterie de marine à 70 km au sud, à Bélo-Sur-Mer.

Les charpentiers bretons ont par la suite ouvert une école de Charpente (par Bébert) à Morondava (1913-1932) après la conquête de l'île par Gallieni d'où le nom actuel du port de Morondava : « Port Bébéa ». Ludovic Joachim finira ses jours à Belo où il sera inhumé[2] [3].

Selon Rita Astuti [6], anthropologue sociale, qui a étudié les Vezo, « *Les Vezo racontent l'histoire de la construction de botsy comme suit. Les habitants de Belo ont d'abord appris à construire des goélettes par un vazaha [un blanc],*

[2] Selon une version de l'histoire relatée sur ce site : http://www.namana.asso.fr/historique.htm
[3] Selon une autre source _ présentée sur le site de l'office du Menabe et sur cette page Internet : http://www.baobab-madagascar.org/fr/le-chantier-naval.html _ : « *Plus tard, Albert, le neveu (? de [Ludovic ?] Joachim obtient même des subventions pour enseigner les techniques de formation, il est enterré à Belo-sur-Mer* ».

de La Réunion appelé "Beibe" [ou Bébéa].« *Pour commencer, seuls quelques villageois ont appris les compétences ; par la suite, d'autres personnes, désireuses de construire elles-mêmes une goélette, ont appris les techniques par imitation. Leurs enfants ont suivi leurs traces et l'activité s'est lentement étendue à tout le village »* » ([6] page 103-104).
« […] *un vieil homme m'a dit qu'à Belo, le travail naval ne s'apprend pas à l'école (tsv misv fianara), et qu'il n'y a pas de dessins ou de livres pour apprendre. L'homme faisait clairement référence au fait que le vazaha réunionnais avait quitté Belo pour s'installer à Morondava, et y avait ouvert une école pour apprendre aux Vezo à construire le botsy, école qui avait même délivré des diplômes* » ([6] page 103-104).

Tombe de Ludovic Joachim Emmanuel, à Belo-sur-Mer.

Après le retour de toute la famille Joachim, en France (vers les années 60 ?), les plans se seront perdus, mais pas les gestes et les gabarits, transmis de pères en fils. La construction navale est, là-bas, une affaire de famille.

Note : en fait, on sait très peu de choses sur la famille Joachim, cette dernière n'a laissé aucun témoignage écrit sur leur aventure. Et aucun livre n'ayant déjà été écrit, jusqu'à maintenant, sur celle-ci[4].

Par ailleurs, il existe très peu d'écrits sur cette famille[5], les rares informations existantes ne faisant que de se transmettre d'une source à l'autre. Et donc, il est très difficile de les recouper et de les vérifier.

[4] C'est justement la raison d'être de notre propre ouvrage.
[5] 1) Une émission de Madame Agnès Rougier, sur les goélettes malgaches, sur RFI, le 18/2/2008.
2) *Les goélettes de Madagascar*, Patrick Bertonèche, Le chasse-marée n° 160, Histoire et ethnologie maritime / mai 2003.
Note : Patrick Bertonèche dit lui-même s'être inspiré des sources suivantes : a) les témoignages oraux des charpentiers de Morondava, Belo-sur-mer et Morombe, Fernand Nestor, Justin Zaramantsoa, dit Monsieur Zara, l'équipage de la goélette Longonoa II et à son capitaine André Zera et Michel Dutil. b) Lydie Laberrondo, Les Esclaves de la mer, mémoire de maîtrise, Sorbonne, 1996. c) Articles de Corinne Henry-Chartier, Christophine-Raheliarisoa Arlette, Lydie Laberrondo, Victor Simon, Noël-J. Gueunier, Philippe Henriy, Jean-André le Floch et christian Hnajovako, in *Les Cahiers du Centre d'information technique et économique*, n°7, Antananarivo. d) Jean-Louis Tallec, « *Stationnaire à Madagascar* », in Le Chasse-Marée, n°74.
3) *La Navigation à travers les siècles : une étude des traditions des goélettes de Madagascar et une analyse de leur futur*, Kira

3.2 La continuation de la construction navale de goélettes malgaches

A l'origine, seuls quelques villageois prenaient des cours, mais ils apprirent aux autres les techniques de charpenterie, techniques qui se sont transmises de père en fils jusqu'à ce jour.
Les apprentis devinrent à leur tour de véritables maîtres-charpentiers transmettant à leur descendance un savoir empirique.

Les charpentiers Vezo, depuis la crise du cabotage des années 1980 (crise économique pénalisant les cargos à moteurs), on construit et construisent encore ces goélettes bretonnes, sur les bases anciennes, utilisant toujours les gabarits anciens. L'école est fermée depuis une vingtaine d'année, mais une section charpente a été ré-ouverte au collège Technique et les apprentis se forment sur le tas, tous les travaux s'effectuent à la main par manque d'électricité, avec les vieux outils[6].

Ce chantier fonctionne toujours actuellement en 2010 (depuis plus d'un siècle), sans électricité (comme j'ai pu le constater en m'y rendant sur place). A Belo-sur-mer, tous les vezo sont charpentiers de marine et pêcheurs.

Les charpentiers malgaches mettent le plus souvent 3 ou 20 ans pour construire une goélette, selon la disponibilité du bois, selon sa taille (taille variant de 20 à 60 tonnes) et l'argent disponible.

« *La raison pour laquelle les botsy sont si longs à construire (vingt à trente ans n'est pas rare) est que l'argent nécessaire pour acheter les matériaux de construction (jusqu'à 300 kg de clous et 400 planches pour une goélette de 30 tonnes) ne peut être que petit à "petit" en économisant sur la consommation quotidienne. Par conséquent, la construction se fait au coup par coup, une livre de clous ou quelques planches à la fois, au fur et à mesure que de petites sommes d'argent deviennent disponibles* » [6]. Le manque de bois participe aussi à l'allongement des délais.

En ce début de XXIe siècle, où Madagascar se meurt de misère, la construction navale malgache souffre d'un certain étiolement des connaissances, au fil des générations, transmission orale oblige, tout autant de la raréfaction du bois [7].

3.3 Sur les techniques vezo de construction des goélettes

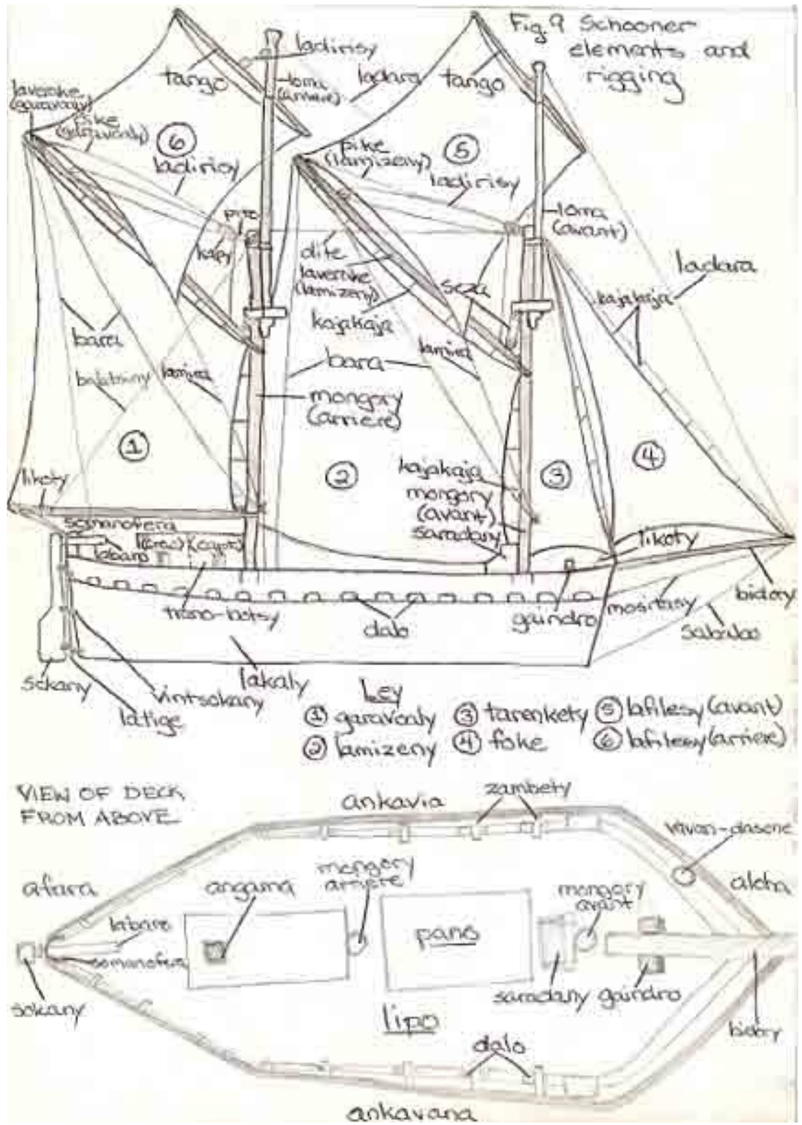
La construction d'un gros bateau est un dur et long travail, sans électricité ni outils modernes, avec juste des outils rudimentaires, tels que hachette, marteau, rabot, scie etc.

« *La construction de la goélette commence par l'étrave, la quille, et se poursuit avec l'assemblage d'une quarantaine de membrures -taroma-, selon la taille de l'embarcation; elles ressemblent à des côtes fixées sur la colonne vertébrale d'une baleine. Et chaque membrure est prélevée sur un arbre qui a la forme en « V » requise. Après l'assemblage, le fanonoa ambao constitue le processus le plus long : les plats-bords et autres parties arrondies du bateau sont courbés au feu, après avoir été enduits d'huile de requin -ou en dernier recours, d'huile de vidange ! Les diverses parties de la coque sont alors assemblées par des chevilles de bois, ou sovy. Puis, quand la coque est terminée, vient le calfatage ou kalafaty , avec de l'étoupe, latopo, en malgache, et de la résine ou kolitara. Peint, le bateau est alors prêt à mettre à l'eau. Le pont peut être ajouté n'importe quand, simplement quand on en a besoin. Viennent enfin les cordages et les voiles, lesquelles mesurent quelque 175 m² pour une*

Lin Irving, Printemps 2006 (texte édité semble-il à compte d'auteur (?), en tout cas introuvable et dont l'unique version anglaise, d'ailleurs tronquée se trouve sur cette page Web : http://belosurmer.free.fr/english/history/index.html).
4) *Bélo, les charpentiers de la mer,* Bernard Grollier, Océan Indien Magazine n°6, décembre-mars 2002.

[6] Selon différentes informations trouvées sur Internet.

goélette de 40 tonnes: la grand-voile, le foc, la flèche et la misaine sont respectivement appelées garavoady, jib, lafisely et lamizeny » [3].

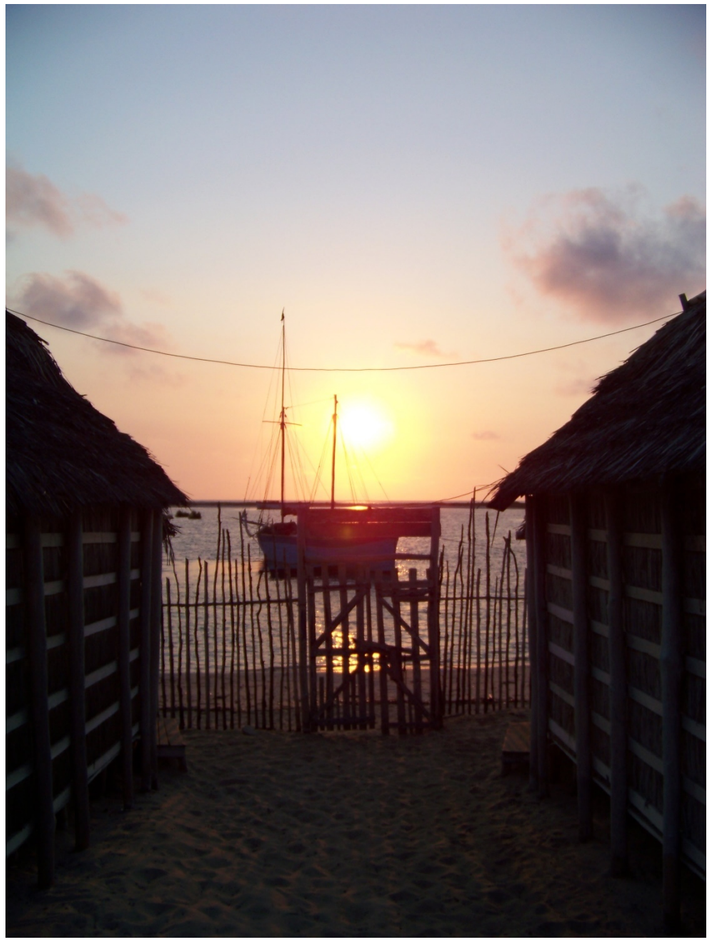


Plan de la goélette et gréement © Kira Lin Irving, in *«Botsy vezo», la goélette du rêve*, par Agnès Rougier, 12/02/2008, http://www.rfi.fr/sciencefr/articles/098/article_62709.asp

3.4 Photos de goélettes malgaches

A proximité du port de Tamatave.

TULEAR



LONGONAD

4 Chantier naval de Belo-sur-Mer

NEW YORK

Un charpentier de marine nous montre un de ses gabarits

5 Les pirogues à balancier (ou lakas) (définition)

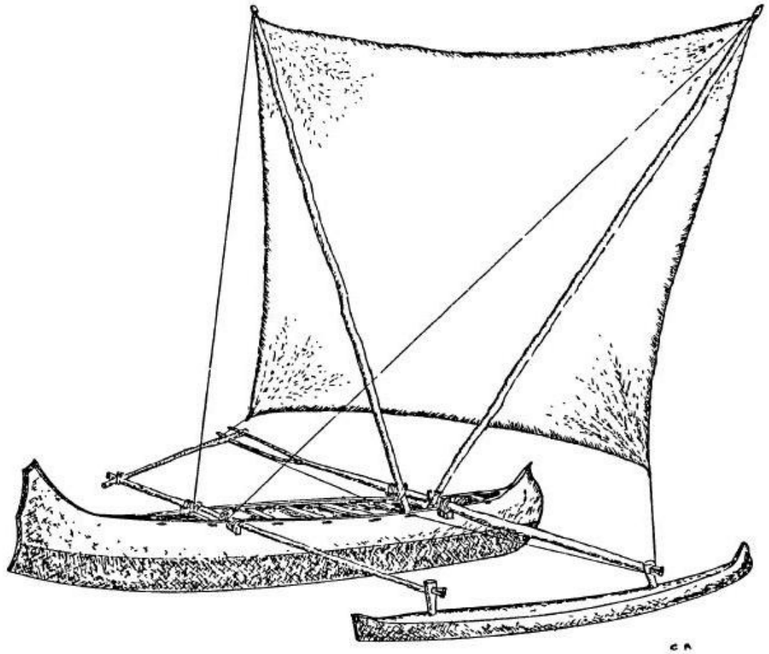
5.1 Rappel

La **pirogue à balancier** est le principal type de voilier du Pacifique et de l'océan Indien, de construction peu onéreuse, avec un minimum d'outils. De très nombreuses variantes régionales en font sans doute le voilier le plus répandu.

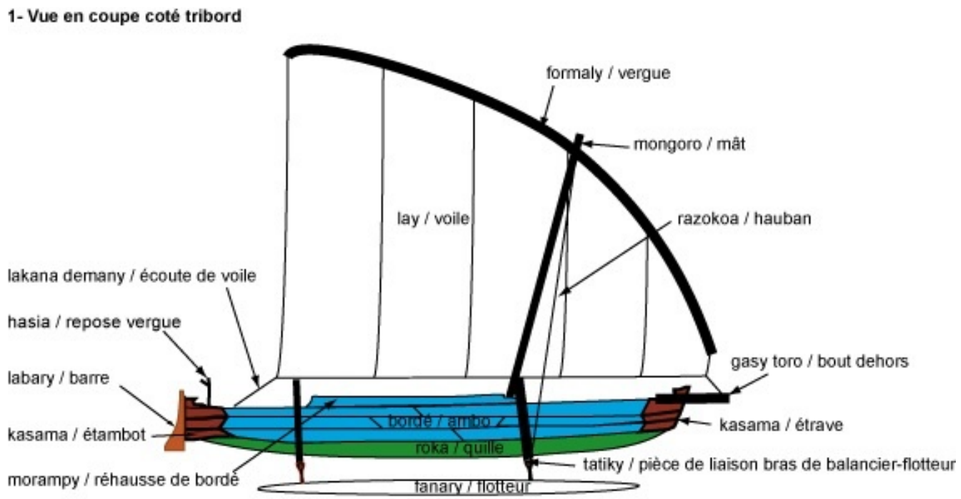
Le modèle le plus courant est constitué d'une coque principale dont la partie inférieure est creusée dans un tronc (caractéristique des pirogues), parfois rehaussée de planches. La stabilité est assurée par un balancier : souvent un simple tronc de bois léger de faible diamètre. Le gréement est des plus simples, voile latine, austronésienne ou quadrangulaire sur un mât, dont l'angle d'inclinaison peut varier[7].

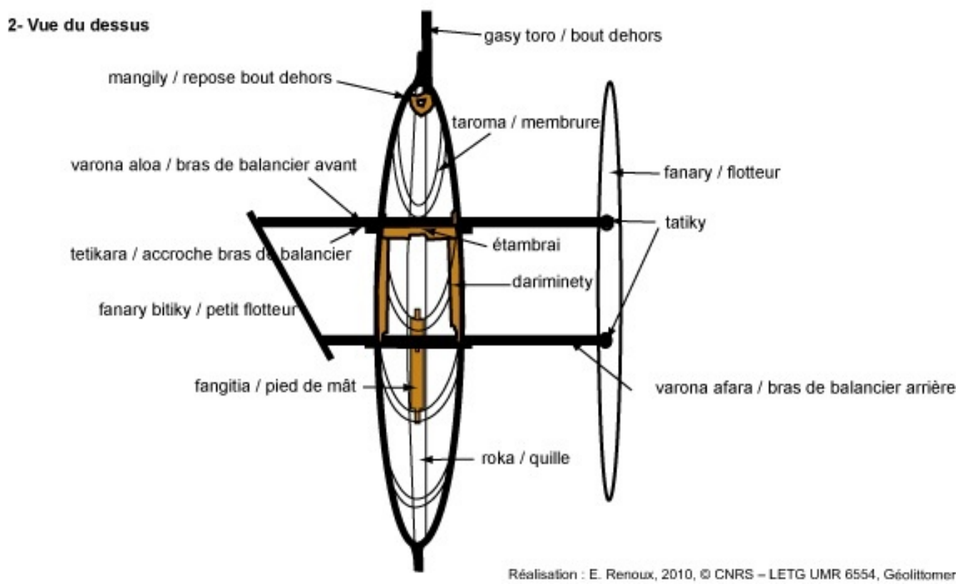
Lakana, également connu sous le nom de **la'kana**, **laka** ou **vintana**, est un type de pirogue à balancier traditionnel, à voile austronésienne, utilisé par les Malgaches à Madagascar[8].

[7] *Pirogue à balancier*, https://fr.wikipedia.org/wiki/Pirogue_%C3%A0_balancier
[8] *Lakana (voilier),* https://fr.wikipedia.org/wiki/Lakana_(voilier)



La « laka », pirogue à balancier utilisée par les Vezo. © Rita Asturi, in « *Learning to be a Vezo* », thèse [6].





« *Figure 70 : Les différentes pièces d'une pirogue à balancier* » in « *L'impact des genres de vie littoraux sur les couverts végétaux du Nord-Ouest de Madagascar* », Eddy Renoux, page 222 [9].

L'outillage de base des charpentiers de navire pour la construction d'une pirogue à balancier (manquent la chignole à main et le marteau), in « *Photographie 69 : L'outillage de base des charpentier* », Eddy Renoux, ibid, page 224 [9].

5.2 Photos de pirogues à balancier (Laka)

14

MDRA_MRA
14

La Grande

PORTE BONHEUR

Région de Diego Suarez.

L'AMBUSCADE II

ANJARAKOHARANINA

6 Bateaux jouets

7 Bibliographie

[1] *Goélettes de Madagascar*, Patrick Bertonèche, Chasse-marée N° 160, Histoire et ethnologie maritime, mai 2003.
[2] *Bélo, les charpentiers de la mer*, Bernard Grollier, Océan Indien Magazine, décembre-mars 2002.
[3] *«Botsy vezo», la goélette du rêve*, Agnès Rougier, 12/02/2008, http://www1.rfi.fr/sciencefr/articles/098/article_62709.asp
[4] *La Navigation à travers les siècles : une étude des traditions des goélettes de Madagascar et une analyse de leur futur*, Kira Lin Irving, Printemps 2006 (document introuvable).
[5] a) *Madagascar au temps des goélettes "bretonnes" : Le Mystère de l'origine des goélettes malgaches* (Roman) [Jeanne Tomasini & Benjamin Lisan], 190 pages, 20,05€, https://www.amazon.fr/dp/198657637X
b) Version PDF gratuite : http://www.doc-developpement-durable.org/livres/Madagascar_au_temps_des_goelettes_bretonnes.pdf
[6] Astuti Rita (1991) *Learning to be Vezo: the construction of the person among fishing people of western Madagascar*. PhD thesis, The London School of Economics and Political Science (LSE), http://etheses.lse.ac.uk/35/
[7] *Belo-sur-mer : "Le village des goélettes de la Côte Ouest"*, Thomson Andriamanoro, Photos Pierre-Yves Babelon, https://www.madagascar-photo.com/photos/BeloSurMer/
[8] *Charpentiers de la mer*, Noëlle Cousinié, Photographie de Noël Guiriec, Ed. Ouest-France, 1992.
[9] « *L'impact des genres de vie littoraux sur les couverts végétaux du Nord-Ouest de Madagascar* », Eddy Renoux, Thèse de Géographie, Université de Nantes, 2011, page 222, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00584931/file/ThA_se_eddy_terminA_e.pdf

Table des matières

1 Introduction 2

2 Goélettes (rappel) 2

3 Pourquoi trouve-t-on des goélettes sur la côte Ouest de Madagascar ? 3

3.1 La famille Joachim, charpentiers de marine, à l'origine des goélettes malgaches 3

3.2 La continuation de la construction navale de goélettes malgaches 5

3.3 Sur les techniques vezo de construction des goélettes 5

3.4 Photos de goélettes malgaches 7

4 Chantier naval de Belo-sur-Mer 66

5 Les pirogues à balancier (ou lakas) (définition) 110

5.1 Rappel 110

5.2 Photos de pirogues à balancier (Laka) 113

6 Bateaux jouets 169

7 Bibliographie 171

Proof