

LES GOÉLETTES DU TEMPS JADIS

DE BELO À MAINTRANO

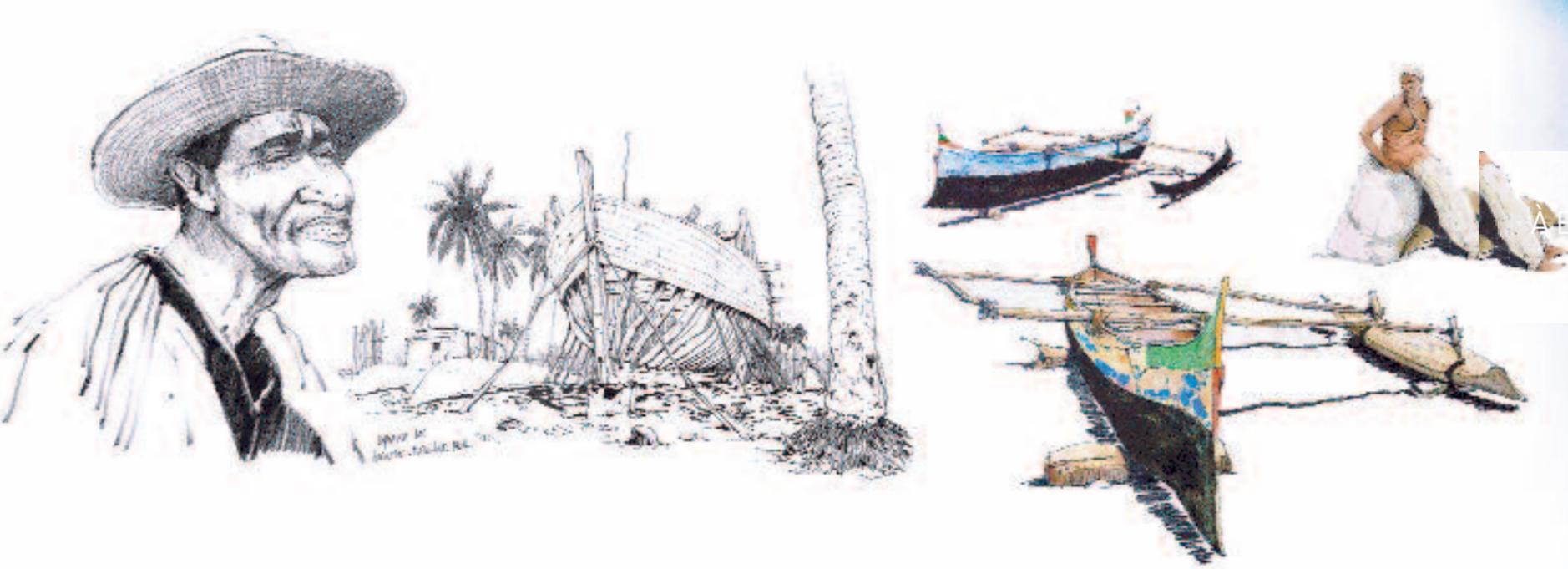
Faire du cabotage dans le canal du Mozambique, à la fin de la saison des cyclones, sur une goélette à l'ancienne ? Compte-rendu d'une expédition agitée.

TEXTE CLAIRE MARCA – DESSINS RENO

MARCA

Voilà plus de d'une semaine que nous sommes à Belo-sur-Mer, au cœur de la région du Menabe, à la recherche d'une goélette sur le départ. Pas simple, car au mois de mars, les cyclones peuvent encore frapper. Peu de bateaux ont déjà repris la mer. Nous embarquons finalement sur *La Camarade*, un deux-mâts de seize mètres pour une capacité de trente-cinq tonneaux. À bord, l'équipage se compose de sept jeunes entre quatorze et trente ans. Le capitaine, Tianzazaolyva, vingt-quatre ans, prévoit trois jours de mer pour rallier Maintirano, où seront débarquées les vingt-cinq tonnes de sel chargées dans les cales à Belo. La force de tous les hommes est nécessaire pour hisser une à une les six voiles.

◀ Tout l'équipage est réquisitionné pour hisser les voiles au moment du départ. Nous sommes d'emblée surpris par leur très bonne connaissance du monde maritime, malgré leur jeune âge.



PAS DE ROUTE À TRACER, PAS DE MÉCANIQUE
À ENTREtenir FAUTE DE MOTEUR... ET AU ROYAUME
DU RIZ, PAS DE CORVÉE DE PATATES !

Le pont est encombré de réserves d'eau douce, de vieilles ancres rouillées, du couvert de la cale, d'un coin cuisine au pied du mât de misaine, de bois de chauffe... Nana, cadet à bord, sonne le départ en soufflant dans un tuyau d'arrosage, ersatz de la conque d'antan, l'*antsiva*. L'armement se réduit à sa plus simple expression : ni carte ni compas ni sondeur. Le long du canal du Mozambique, la navigation est un art précieux encore transmis oralement. Tout comme le savoir-faire de la construction de ces goélettes de charge, en bois, dont l'origine remonte au XIX^e siècle. C'est à cette période qu'une famille de charpentiers de marine bretons, les Joachim, fut envoyée à Madagascar à la demande du Roi Radama II pour transmettre leur technique aux pêcheurs malgaches, les Vezos. Au fil du temps, ces bateaux permirent l'essor du trafic maritime de Tuléar à Nosy Be. Signe d'une exceptionnelle acculturation, l'activité se perpétue toujours. Avant qu'il ne fasse nuit, Francis prépare le dîner. C'est une large caisse de bois, dont l'un des côtés s'élève contre les humeurs du vent, qui sert de foyer. Une vieille marmite noircie est remplie de riz, la denrée quotidienne des Malgaches. L'eau de cuisson, *ranovola*, sera ensuite dégustée comme un élixir délicieux. Autour du foyer, les matelots chantent gaiement. Francis joue de la *kabosy*, le ukuléle malgache. À l'arrière, Anselme est à la barre. Le vent nous envoie quelques bouffées de son *rongony*, l'herbe locale. Nous écoutons leurs joyeuses discussions, nos échanges étant hélas réduits faute de langue commune. Un peu Monfreid, nous pensions dormir sur le bois tiède du pont, la tête sous les étoiles, bercés par le claquement des voiles. Mais c'était sans compter avec un violent orage nocturne. C'est l'agitation

à bord lorsqu'il éclate ; l'ancre est jetée. Et dans notre petite cabine qui jouxte la cambuse, l'eau s'infiltré par le toit. Le bateau gîte brutalement, le vent siffle et le craquement de la bôme qui résonne nous empêche de fermer l'œil. Au matin, nous voilà cloués dans la torpeur d'une mer d'huile. À tribord, le littoral est couvert d'une épaisse mangrove loin du sable blanc et des lagons bleutés qui s'étendent plus au sud. D'innombrables fleuves charrient leur torrent de terre rougeâtre jusque dans la mer. Les deux jours qui suivent sont tout aussi uniformes. Car si la vie de marin est parfois d'une pesante monotonie, elle l'est ici plus qu'ailleurs : pas de route à tracer, pas de mécanique à entretenir faute de moteur et, au royaume du riz, pas de corvée de patates ! Le travail de l'équipage se réduit aux manœuvres. **Au bout de trois jours, épuisés par la chaleur et le roulis perpétuel, nous arrivons au large de Maintirano.** Derrière la grève se lève une colline luxuriante coiffée d'une antenne radio. Mais où est donc le port ? « *Dans la mangrove* », explique le capitaine, sans préciser que pour y parvenir, un obstacle de taille reste à franchir : une barre de deux mètres de haut ! Une perspective effrayante sur laquelle nous aurons le loisir de méditer de longues heures avant que le capitaine ne juge le moment opportun. À cet instant, chacun se tient méthodiquement à son poste. L'ambiance est tendue. Les ordres jetés depuis le mât de hune par Tianzazaolyva sont rendus confus par le vacarme de la houle. Nana transmet : « *Allez dans la cabine !* ». Il claqué la porte derrière nous. Nous voici assis dans l'obscurité à la merci d'une mer déchaînée. C'est l'agitation sur le pont quand, soudain, nous entendons une déferlante arriver par derrière et soulever dangereusement la goélette qui se couche de côté. L'eau rentre sous la porte et inonde la cabine. Allons-nous sombrer ? Panique sur le pont. Mais la goélette se redresse. Le capitaine continue de crier. Deux autres vagues, tout aussi brutales, nous soulèveront encore avant que nous ne parvenions à rejoindre le chenal qui conduit jusqu'au port. Nous voilà libérés de notre cabine ; la menace s'éloigne pour l'heure. Mais pour tous ces garçons, la saison de navigation, avec tous les dangers qu'elle suppose, ne fait que commencer. 

▲ **Anselme, trente ans, aîné à bord. Depuis plus d'un siècle, les plages de Belo-sur-Mer sont envahies par les chantiers de goélettes. On y trouve également des pirogues de pêcheurs.**

◀ **Après trois mois d'inactivité durant la saison cyclonique, les goélettes reprennent la mer en mars. Mais la météo demeure agitée et chaque soir, un orage tonitruant éclate.**

▶ **Nous dormons dans l'unique cabine jouxtant la cambuse sur le pont. Bien avant le port, la voilure est affalée. Il est hélas rare de voir les goélettes toutes voiles hissées.**

Claire et Reno Marca publient en octobre aux éditions Aubanel le récit illustré de leur long séjour malgache.



Guide pratique pages 102 à 107.

