

LES BOUTRES A DJIBOUTI : UNE SURVIVANCE DE L'AGE DE LA VOILE

Parallèlement au flot régulier de la navigation commerciale au long cours, le cabotage traditionnel continue d'être actif aux confins de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden. Ainsi

Le *zaroug* yéménite, fin, étroit, à l'arrière sans tableau (1), à étrave très inclinée et droite, est utilisé pour le commerce et la pêche.

De taille moyenne (jusqu'à 15-20 mètres),



ZEIMA en construction à Djibouti.

coexistent dans les eaux du Golfe de Tadjoura et du Bab el Mandeb, modernes bâtiments marchands et boutres locaux dont les voiles triangulaires découpent sur l'horizon des silhouettes d'un autre âge.

**

Deux types de boutres fréquentent Djibouti.

c'est un assez bon voilier, bien adapté aux chenaux du pays.

Normalement gréé d'un seul mât avec voile latine, il tend de plus en plus à se « moderniser ».

(1) Voir en annexe : « Petit glossaire des termes nautiques ».

ser » par adjonction d'un moteur qui, s'il donne plus de régularité et de sécurité à ses transits, lui enlève beaucoup de pittoresque.

Le *sambouk* arabe est un bâtiment plus important puisqu'il peut atteindre 500 tonneaux et 40 mètres. A Djibouti on rencontre plus souvent une variante de petite taille, la *zeima*, d'une vingtaine de mètres et 30 tonneaux environ.

Caractérisé par une étrave arrondie à large porte-à-faux, un arrière à château et tableau sculpté orné de peintures polychromes, le *sambouk* est un navire de charge, presque toujours à moteur, mais conservant encore son gréement : un à deux mâts portant des voiles latines.



Dans le golfe de Tadjoura...

Ces deux modèles de vaisseaux sont traditionnellement construits sans plan, sur le seul savoir-faire des maîtres charpentiers arabes ou yéménites héritiers de ceux de Mukallah.

A partir de la quille en benteak, bois de l'Inde, et sur deux à trois couples d'arg ou elb (bois durs locaux), destinés à fixer la forme, le bâtiment est bordé en larges planches de benteak également, puis renforcé, *a posteriori*, par des membrures peu espacées mais souvent tronçonnées.

Quelques barrots massifs, peu nombreux, assurent la cohésion transversale de l'ensemble ; l'un d'eux supporte le mât, ancré sur la quille dans un bloc de bois dur.



ZAROUG courant au mouillage.

Une imprégnation de tous les matériaux à l'huile de requin assure une relative imputrescibilité, la carène est en outre badigeonnée d'un mélange de chaux et d'huile de poisson destiné à la protéger des tarets.

Cette construction, rustique et pittoresque, présente de nombreux points faibles. Le clouage de fer, qui ne tarde pas à rouiller, rend les fixations précaires, le grand porte-à-faux de l'étrave fait subir au brion des efforts que sa conception le rend peu apte à supporter ; sur le *sambouk*, la voûte arrière, au bouchain très accusé, pose des problèmes de calfatage souvent insolubles.

L'insuffisance des liaisons transversales est de plus flagrante ; lors d'accidents de mer, nombre de boutres, échoués à la côte, ne tardent pas à s'ouvrir en deux.

*

Au moteur, la manœuvre n'appelle guère de commentaires. La vitesse, de l'ordre de 7 nœuds, varie fortement suivant les conditions de temps et le chargement, quelquefois abusif. Elle permet des traversées d'assez courte durée : trois à quatre jours en moyenne.

Il n'en est pas de même à la voile. Aux allures portantes, les boutres filent 5 à 6 nœuds mais ils ne peuvent naviguer à moins de 5 quarts du vent et sont rapidement freinés par le clapot fréquent dans les parages.

Au vrai, la durée de trajet a pour eux peu d'importance ; les mouillages sont nombreux -- dès que les conditions de navigation deviennent médiocres -- il arrive que le Bab el Mandeb soit un obstacle infranchissable durant quelques semaines. Ceci n'altère ni la philosophie des équipages ni celle de leurs armateurs.

Ferlée sur l'antenne par des bossés cassantes -- feuilles de palmier doum -- la voile est établie d'un seul coup, à l'appareillage. Le mât est maintenu sur l'arrière par la caliorne de drisse utilisée comme pataras ; au vent, un système de bastaques avec palans frappés par des martyrs sur des boucles de filins solidaires de la coque assure le haubannage.

Les virements de bord se font toujours vent arrière ; l'antenne est « traversée » devant le mât, la voile libérée de ses écoutes battant sur l'étrave. Cette manœuvre exige des équipages nombreux ; elle demande aussi adresse et prestesse.

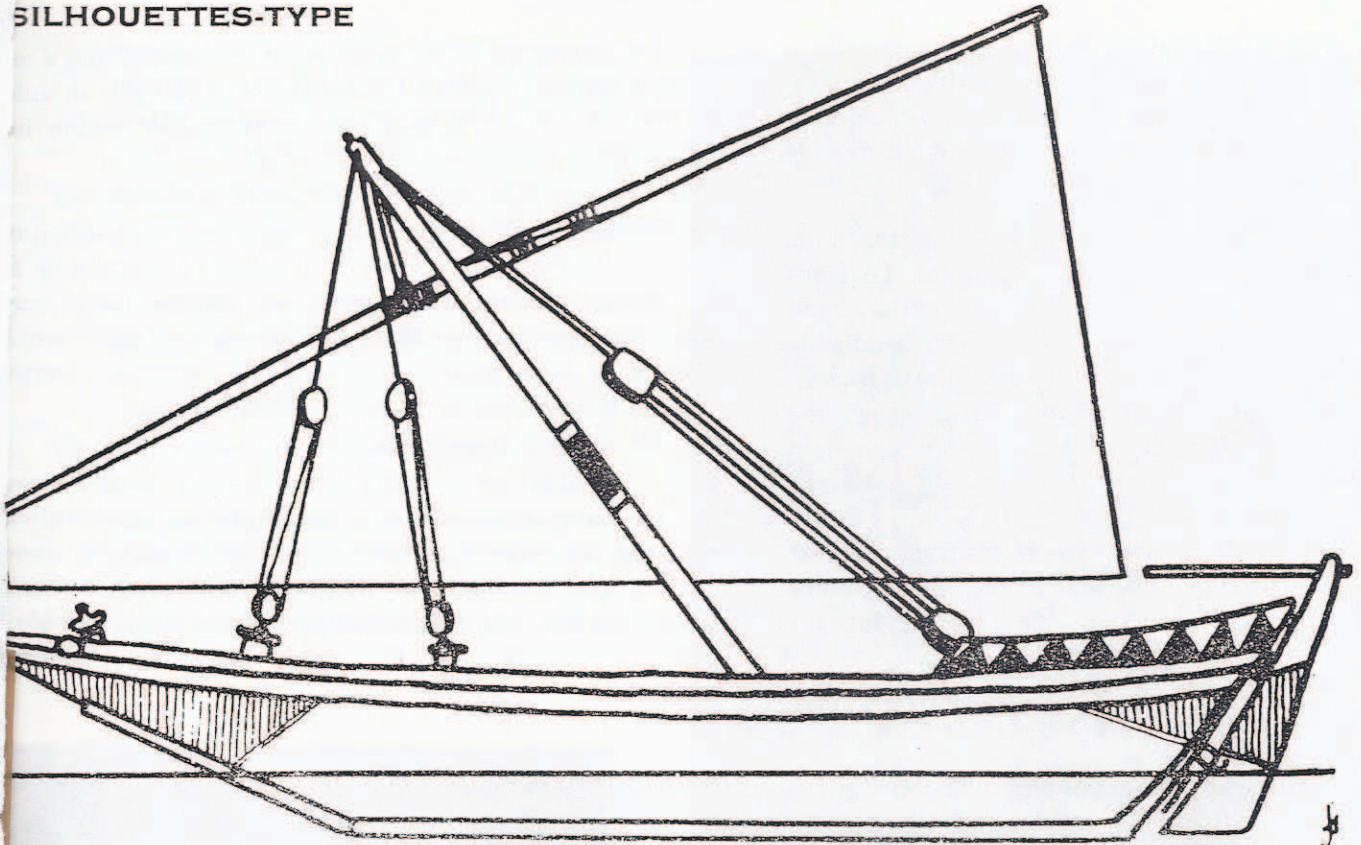
Aucun système n'est prévu pour réduire la toile. Lorsque la brise force, on mouille ou on change la voile pour une plus petite, amurée comme la précédente, ce qui ne laisse de réagir sur les qualités nautiques.

La navigation est toujours empirique. Le *nacouda* « connaît » sa côte parcourue depuis la plus tendre enfance et, de repère en repère, gagne son but, non sans échouages ou incidents moins nombreux cependant qu'on pourrait le penser.

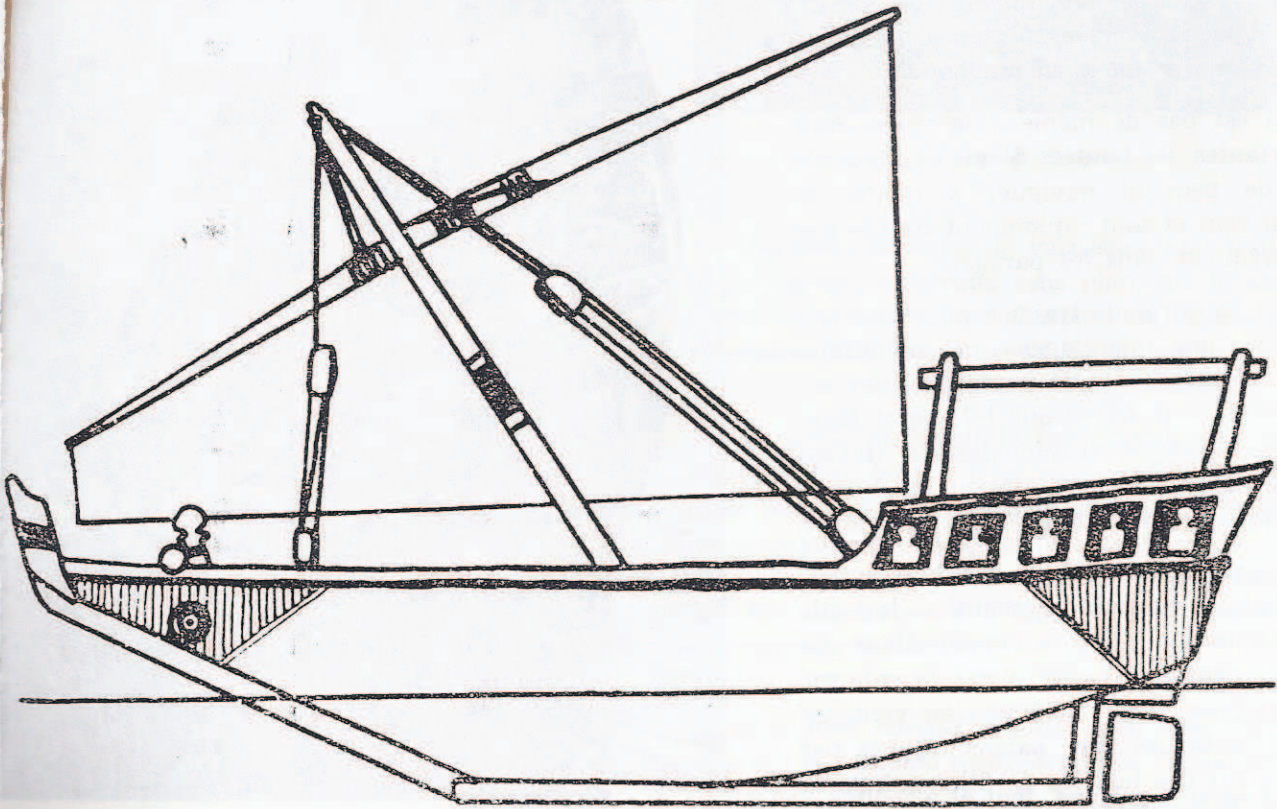


La poupe ornée d'une ZEIMA.

SILHOUETTES-TYPE



ZAROUG.



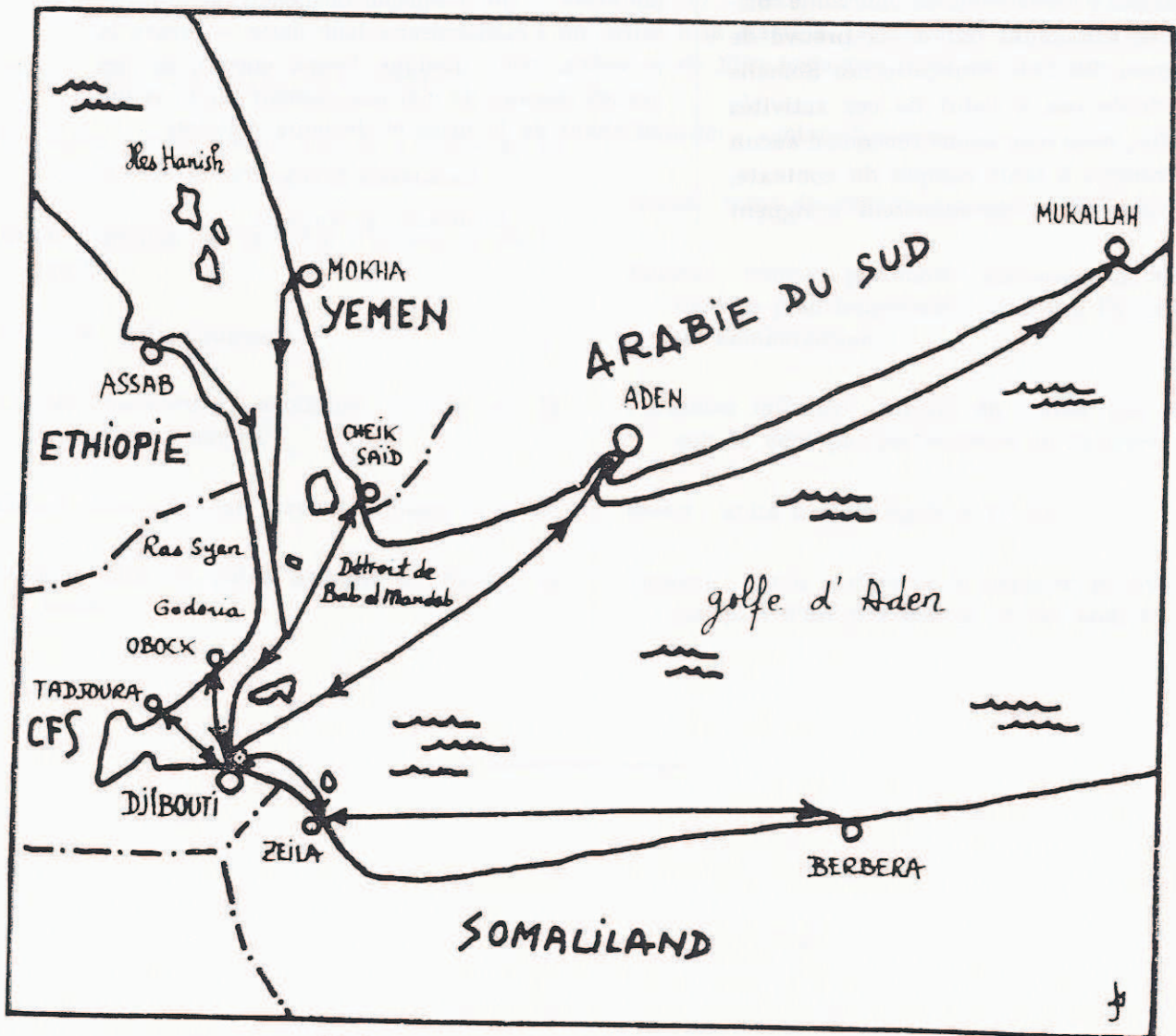
SAMBOUK - ZEIMA.

Quelque 400 boutres, français, yéménites, adenis, somalis, voire éthiopiens, escalent à Djibouti.

Les courants de navigation sont assez stables. Communications intérieures vers Obock et surtout Tadjoura pour les boutres français, avec exceptionnellement une escapade en Ethiopie ou au Yémen ; « lignes » régulières Mokha-Djibouti - Aden ou Cheik Saïd - Djibouti - Aden pour les yéménites ; Djibouti-Aden-Arabie du Sud pour les boutres adenis dont la compagnie de navigation Besse continue d'assurer, pour quelques grosses unités, l'exploitation sous pavillon britannique.

Les frets sont multiples et variés : passagers, qui doivent apporter leur eau et leur nourriture, animaux vivants (chèvres et moutons), ballots de dattes, sacs de graines, amphores, charbon de bois, peaux, cigarettes, matériel électronique (mais oui !), véhicules même puisqu'il nous a été donné d'assister au débarquement d'un camion -- presque plus grand que son porteur -- par mise à niveau, à la marée, du pont du boutre et du quai du port...

Ajoutons des pêcheurs, en majorité originaires du Yémen (Cheik Saïd) qui hantent la côte Nord de C.F.S. entre les tables de Godoria



Principaux courants de navigation et ports fréquentés.

et le Ras Syan, aux termes d'accords et de péages mystérieux négociés avec les tribus riveraines qui considèrent avec dédain, mais non sans profit, ces travailleurs de la mer. Leurs rapides *zarougs* emmèneront bien vite sur l'autre rive du détroit les captures vidées et salées, empilées en petits murs tout au fond de la carène.

Trafic d'armes ? d'esclaves ? On en parle encore ; peut-être en fait-on parfois par atavisme, tradition ou même spécialité.

Quelques boutres contrebandiers ont été arraisonnés par la surveillance maritime britannique ; les Ethiopiens ont eu la preuve de tels commerces. La Côte Française des Somalis n'est sans doute pas à l'abri de ces activités mais, jusqu'ici, nous n'en avons rencontré aucun exemple. Prompts à tenir compte du contexte, les émules des héros de Monfreid craignent

sans doute le contrôle sévère établi depuis quelques années par la Marine à Djibouti.

**

Quel peut être l'avenir de la navigation à voiles et des boutres du Golfe d'Aden ? Certes, les échanges dans cette zone sont et demeureront nombreux par la voie maritime ; l'évolution, cependant, tend de plus en plus à substituer à l'élégant *zaroug* des bâtiments ventrus, munis de moteurs et d'un embryon de gréement, qui ne conservent de leur ancêtre que le mode de construction et le bariolage. Les gros *sambouks* se font rares, remplacés par des caboteurs anonymes en acier. La seule pauvreté -- qui empêche beaucoup de propriétaires de « moderniser » leur flotte -- assure la présence, pour quelque temps encore, de ces grands oiseaux de mer qui glissent sur la vague au chant de la brise et de leurs matelots.

Jean-Marie PUJO,

Lieutenant de Vaisseau

PETIT GLOSSAIRE DES TERMES NAUTIQUES

Antenne : « vergue » de la voile latine.

Amure : point de fixation de la voile à l'extrémité avant de l'antenne.

Barrot : poutre placée transversalement au sommet de la carène ; lorsqu'il existe, elle supporte le pont.

Bastaque : hauban amovible soutenant le mât dans le plan transversal.

Bosse : petit filin servant à amarrer.

Bouchain : angle formé par le « fond » et le « bord » de la carène.

Brion : jonction de la pièce d'étrave et de la quille.

Caliorne : palan puissant.

Couple, membrure : armature cintrée de la coque d'un navire.

Drisse : filin ou palan servant à hisser la voile.

Ecoute : filin ou palan servant à orienter la voile.

Ferler : plier une voile le long de sa vergue.

Frapper : amarrer un cordage, un palan, sur un point fixe.

Latine (voile) : voile triangulaire des boutres et de certaines embarcations méditerranéennes.

Martyr : pièce de bois ou de métal assurant, à la traction, la solidarité de deux boucles de filin engagées l'une dans l'autre.

Mouiller : « jeter l'ancre ».

Nœud : unité de vitesse ; 1 nœud = 1,852 km/h.

Pataras : hauban permanent soutenant le mât dans le plan longitudinal et fixé à l'arrière de l'embarcation.

Portantes (allures) : allures du voilier qui reçoit le vent par les secteurs de l'arrière.

Quart : unité d'angle égale à 11° 25.

Tableau : partie arrière de la coque d'un navire lorsqu'il n'est pas pointu en cet endroit.