

La construction d'une pirogue



Armand Patou
3^{ème} année de siamois
A l'intention de Monsieur Magannon
AHP 063 Ethnologie du monde Austronésien

INTRODUCTION

De nos jours, il est aisé de se procurer différents moyens de locomotion. Nous concevons que derrière presque chacun d'eux se trouve un automate programmable qui en quelques heures aura produit l'objet de nos désirs avec une perfection souvent inégalée.

De plus en plus, nous oublions l'artisan qui autrefois concevait ces différents véhicules, sans lesquels nous étions si peu. Cependant, loin d'être utilisée par tous, la technologie avancée n'a pas réussi à traverser entièrement toutes les frontières.

Ce qui nous amène en Océanie, et plus particulièrement à l'est de l'Australie, au dessus des îles Fiji, dans l'île de Wallis.

C'est dans cette île, parmi les Wallisiens, que des artisans nommés les *tufuga* construisent des pirogues. La pirogue est par ailleurs l'emblème de la polynésie.

Ces charpentiers, qui existaient depuis 1400 av. J.C. d'après les fouilles archéologiques effectuées sur cette île, perpétuent un savoir-faire par la tradition orale. Peu d'écrits ont été réalisés à ce propos jusqu'à nos jours.

I Les usages pour le lancement d'une construction de pirogue.

Le lancement de la construction d'une pirogue auprès d'un *tufuga* doit suivre un protocole rituel précis qui n'a pas changé depuis des milliers d'années.

Tout d'abord, celui qui désire commander se doit de faire une demande. Pour cela, il rend visite au *tufuga* avec du *mau kava* (boisson à base de racines) en guise de présent, et parfois même une natte ou un *gatu* (écorce en étoffe d'arbuste) qui peuvent servir de rémunération.

Après les présentations, une autre personne qui accompagne le demandeur, annoncera la raison de leur venue, ici en l'occurrence, la construction d'une pirogue.

L'usage veut que le *tufuga* rejette la première demande, mais finira par l'accepter plus tard après avoir entendu les multiples raisons pour lesquelles cette construction est nécessaire.

Le contrat entre le *tufuga* et le demandeur inclut, suivant la coutume, une rémunération en nature; c'est-à-dire la nourriture qui lui sera nécessaire durant toute la durée de la réalisation de la pirogue.

Il lui sera aussi déposé chez lui, des nattes, des *gatu* et des cochons.

Si on les dépose chez lui alors qu'il travaille, c'est parce qu'il est dans la tradition de refuser ce qui se donne de la main à la main.

II Outillage et système de mesure

a) L'outillage

Pour la construction de la pirogue, le *tufuga* utilise en général une panoplie d'outils qui n'a presque jamais changé malgré la connaissance d'outils plus puissants. Seule la matière de ces outils a subi des changements. Ceux qui étaient composés en pierre ont été remplacés par le fer.

L'outil le plus connu reste l'herminette (qui connaît plusieurs variétés selon les travaux à effectuer) que l'on pourrait comparer à un marteau, dont une partie de la tête et le manche (*esia*) ne forment qu'une pièce faite de bois. La deuxième partie étant une lame (anciennement faite de pierre) fixée avec de la ficelle (*kafa*) selon un modèle d'attache que l'on appelle *taga maka*.

Cet outil de base sert uniquement à travailler le bois.

Des outils, beaucoup plus classiques, comme *la hache, la hachette, la scie, le vilebrequin, la râpe, la lime, la pierre à affûter, le sabre d'abattis* ou encore *le marteau* interviennent dans la construction.

On trouvera sur le chantier du *tufuga* bon nombre d'accessoires comme un morceau de charbon (*moi mamala*) qui servira de crayon pour le traçage, un billot de bois (*lago*), un levier (*tua*), un pieu (*huo*), un burin à bois (*kapi*) pour fendre le bois, un maillet (*kauta*), des lianes (*kau i sipi*), des cordes (*maea*), des ficelles à 3 brins (*kafa*), des chevilles (*fao akau*), des clous (*fao ukamea*), et des aiguilles en métal (*hui*) pour coudre les voiles.

b) Système de mesure

On reconnaît aux Wallisiens leur capacité à faire des constructions symétriques impressionnantes malgré une absence d'outils modernes comme le niveau ou le mètre.

Pour cela, ils utilisent un système de mesure simple, que chacun peut se procurer facilement, puisqu'il est en partie basé sur le corps.

Le *tufuga* utilisera donc :

- l'index pour les épaisseurs.
- le pouce et le plat de la main si l'index n'est pas suffisant pour la mesure.
- un morceau de bois, pour la profondeur, la longueur ou une épaisseur.
- la *haga* ou *empan*, distance entre le pouce et un des doigts.
- le *fasiga nima* (avant-bras).
- le *tofi fatafata*, distance entre le milieu de la poitrine et l'extrémité de doigts.
- le *nima* (bras).
- le *fasi tui*, longueur partant de l'extrémité des doigts au coude.
- le *gafa* ou brasse, distance entre les extrémités de chaque main, lorsque les bras sont à l'horizontal.
- le *maga*, l'enjambée.
- et enfin la ficelle.

III La construction proprement dite

a) La coque

La pirogue étant construite exclusivement en bois, il faut commencer par l'abattage du bois (le *togo vao* étant le bois préféré pour la construction). L'abattage doit se faire pendant une période lunaire favorable.

On choisira l'arbre qui a la courbure la plus proche de celle de la future pirogue.

Une fois abattu, on ne laissera que quelques branches à une extrémité (pour faciliter le transport) et on coupera l'autre extrémité selon la longueur désirée de la pirogue. La souche de l'arbre sera toujours la future proue de la pirogue et l'autre extrémité sera la poupe.

Ensuite, on entaillera puis on creusera à la hache et à l'herminette-gouge (*toki liu*) le tronc sur toute sa longueur afin d'obtenir une sorte de gouttière. Puis on dégauchira l'extérieur. Cette partie sera la quille. Notons que la confection de la quille se réalise en forêt.

Pendant la réalisation de la quille, on choisira un arbre du même bois qui servira à la confection des bordés. Cet arbre sera tout d'abord coupé en planches, puis en bordés.

Ensuite on perforera les rebords de la quille de deux trous, afin d'y accrocher des lianes pour faciliter le halage jusqu'au chantier.

Arrivé au chantier, on calera la quille en équilibre pour continuer la construction. Tout le long du bord de la quille, on fera des petits trous dans lesquels on passera la ficelle qui servira à attacher les bordés. Ce procédé a son importance car il sera responsable de l'étanchéité lors de l'assemblage.

La réalisation de la quille et des bordés nécessite de l'aide pour l'ajustage ou les fixations. Pour s'assurer que l'ajustage entre la quille et les bordés ne bouge pas pendant l'assemblage, le *tufuga* utilise son crayon, en faisant des marques verticales, qui, si l'ensemble bouge ne seront plus alignées.

Le *tufuga* possède maintenant une quille avec les bordés.

Après avoir bordé sa coque, le *tofuga* applique le couvercle de la proue et de la poupe.

Comme la quille, il va perforer des petits trous dans les bords des couvercles pour pouvoir les fixer à la coque avec de la ficelle.

Il va alors retourner la coque pour rendre les parties symétriques, ce que l'on appelle le *tatua*.

Ensuite il va procéder au calfatage, qui consiste à étanchéifier la coque. Pour cela, il va prendre des sacs en toile de jute découpés en lanières qui constitueront l'étope. L'étope (lanière en toile de jute) sera enfoncée dans toutes les jointures, entre les bordés et les bordés et la quille. Si les attaches ont bien été réalisées, les jointures ne doivent pas s'ouvrir pendant l'enfoncement de l'étope. Beaucoup de matériaux peuvent être utilisés à la place de la toile de jute.

L'imperméabilité peut être renforcée avec du mastic, de la chaux, du brai ou encore du goudron, bien que celui-ci ne se révèle pas pratique si l'on doit changer l'étope (le goudron ne s'enlève pas à l'eau contrairement aux autres mastics naturels).

Traditionnellement on utilise le *gatu* à la place de la toile de jute, et une pâte d'amande du *ifiifi* broyée en guise de mastic.

En cas d'avarie, on peut utiliser l'arbre à pains mûrs (*foipee*) ou du sable envelopper dans du tissu pour colmater les fuites.

Maintenant la coque assemblée, le *tufuga* réalise le balancier (*ama*).

b) Le balancier

Pour ce faire, il doit abattre un arbre appelé *mohokoi*, qui est spécialement utilisé pour confectionner les balanciers. Il doit tailler une surface plane sur laquelle il fixera les traverses. Chaque extrémité sous la surface plane sera taillée en pointe, ce qui offrira une moins grande résistance dans l'eau.

La réalisation des traverses (*kiato*) se fait dans des arbres que l'on appelle *fau*. On les abat, puis on les passe au feu, ce qui permet d'une part, de ramollir le bois et donc de redresser les éventuels gauchissements en coinçant le bois brûlé entre deux arbres, et d'autre part de faire tomber l'écorce de l'arbre plus facilement.

Notons que le nombre de traverse dépend de la longueur de la pirogue, mais que celle-ci est invariable.

Les barreaux (*kau tutuki*) nécessaires à la fixation des traverses, sont eux aussi passés au feu pour corriger d'éventuels défauts. Pour l'assemblage il faudra quatre barreaux par traverses. Après leurs passages au feu, ils sont écorcés et épointés.

Lorsque les traverses sont droites, et les barreaux prêts, on procède alors à l'assemblage.

On marque les traverses pour avoir le bon écartement. Puis on glisse le balancier sous les marques des traverses. On fixe ensuite la première traverse de chaque extrémité à la coque à l'aide de ficelle. Deux barreaux sont alors enfoncés obliquement dans le balancier et ligaturés sur chacune des traverses qui maintiennent ainsi le parallélisme du balancier. Parallèlement aux deux premiers barreaux, on pose deux autres barreaux pour les renforcer et rendre immobile le balancier.

Tout en faisant des mesures de contrôle, on peut désormais fixer les dernières traverses.

Pour maintenir les traverses et réaliser le pont, le *tufuga* va alors apposer de chaque côté de la coque, des planches en dessous et au dessus des traverses.

Le pont est alors complété par des planchettes (*tuuagala*) disposées transversalement sur les bords de la coque.

On peut maintenant fixer le mât sur une de ces planchettes, dans laquelle une cavité aura été prévue à cet effet.

Reste à fixer la bitte d'amarrage du côté de la poupe, et l'arrêtoir qui sera à l'opposé du côté où se trouve le balancier. Cet arrêtoir servira au navigateur à se caler sur la pirogue sans risquer de tomber à l'eau.

La pirogue est maintenant prête à naviguer.

CONCLUSION

La pirogue est une construction de longue haleine. Ici ce processus a été synthétisé pour permettre une meilleure compréhension.

Il faut préciser que tout au long de la construction, le *tufuga* prend des mesures à l'aide du système évoqué plus haut pour vérifier que son travail est correct.

Il ne faut pas oublier que le *tufuga* devient *tufuga* après beaucoup d'années d'apprentissage et d'observation. Il ne devient pas *tufuga* parce qu'il pense l'être mais parce que les autres habitants de son île l'estiment et le désignent comme tel.