



HAL
open science

Navigation et gens de mer dans le canal de Mozambique : les boutres dans l'activité maritime de Nosy Be et de l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle

Samuel F. Sanchez

► **To cite this version:**

Samuel F. Sanchez. Navigation et gens de mer dans le canal de Mozambique : les boutres dans l'activité maritime de Nosy Be et de l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle. Madagascar et l'Afrique, entre identité insulaire et appartenance historique, Karthala, pp.103-136, 2007. halshs-01530897

HAL Id: halshs-01530897

<https://shs.hal.science/halshs-01530897>

Submitted on 31 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Navigation et gens de mer dans le canal de Mozambique : les boutres dans l'activité maritime de Nosy Be et de l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle

Samuel F. Sanchez
Université Paris-VII, SEDET

Quand les Français s'emparent de Nosy Be et de Mayotte en 1841¹, leur première préoccupation est de faire de ces deux îles un ensemble pouvant abriter les navires de la division navale de la mer des Indes. Au-delà, il s'agit de développer un certain nombre de facilités pour étendre le commerce et les intérêts de la France dans le Canal de Mozambique. Immédiatement, les colonisateurs sont frappés par la vigueur du commerce « arabe » dans la région :

« Les transactions opérées avec la côte orientale d'Afrique le sont depuis longtemps et presque exclusivement par les Arabes. La conformité de religion, de mœurs et, jusqu'à un certain point, de langage entre ceux-ci et les populations du littoral leur assigne cet avantage. (...) Il n'existe sur cette côte que les ports de Mozambique et de Zanzibar, où un petit nombre de navires pourraient se défaire d'une cargaison et trouver tout ou partie d'un chargement de retour ; sur les autres points, le commerce n'est plus qu'une espèce de troque qui appelle de toute nécessité le cabotage. Puis, tandis que les navires européens payent à Mozambique 22% de droits sur leurs marchandises, le pavillon arabe y introduit celles qui couvrent un droit minime de 5%. Or Nossi-Bé n'est qu'à 140 lieues de la côte d'Afrique ; et, les deux moussons donnant des vents traversiers pour faire le trajet, sa position lui assure, pendant toute l'année, des communications promptes et faciles avec cette côte. »²

Tout au long du XIXe siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale, le commerce dans le canal de Mozambique a été, pour l'essentiel, animé par des communautés islamisées, principalement *karana*³, swahili, comoriens et *antalaotra*⁴. Ces populations occupent une place prépondérante dans les échanges entre Madagascar et l'Afrique au XIXe siècle⁵. Il convient de détailler leur mainmise sur le commerce maritime pour mieux saisir les modalités de transport des marchandises, des hommes, des idées, et même des maladies. L'étude des moyens de communication qui ont mis en contact les différents points des côtes malgaches et africaines complète fort bien les approches qui tendent à mettre en avant les connections culturelles, commerciales, qui unissent les deux rivages du

¹ Nosy Be est annexé officiellement le 5 mars 1841. Mayotte, quant-à-elle, est occupée la même année, mais son annexion a lieu le 13 juin 1843.

² C. Guillain, « Rapport sur le commerce de Nosy Be et de la côte Ouest de Madagascar », *Revue coloniale*, 1843, pp. 264-265.

³ Musulmans du nord-ouest de l'Inde.

⁴ Littéralement : « Les gens de la mer », musulmans du Nord-Ouest de Madagascar.

⁵ Pour les rapports que le pouvoir colonial des établissements français du canal de Mozambique entretient avec ces commerçants islamisés, voir S. Sanchez, *Nosy Be, un carrefour de l'océan Indien occidental (1839-1920)*, mémoire de DEA, juin 2004, 178 p.

canal de Mozambique au sein d'un même système régional. Les ports, qui constituent les principaux centres de cette région, sont autant de points reliés par des routes maritimes, véritables artères de communication, qui structurent et offrent une unité à cet espace.

Le boutre, vecteur de ce trafic, constitue un des éléments caractéristiques de l'identité de l'Ouest de l'océan Indien. Ce type d'embarcation est le symbole d'une culture maritime musulmane qu'on retrouve sur l'ensemble de son pourtour.⁶ Quelle est sa place dans l'ouest de Madagascar, dans un contexte, le XIXe siècle, marqué par l'intrusion de concurrents occidentaux ?

Mon objectif est d'esquisser les grandes lignes de la marine marchande dite « boutrière », trait d'union essentiel entre l'Afrique et Madagascar au XIXe siècle⁷. Si, jusqu'à présent, un grand nombre d'historiens ont tracé les contours de la navigation dans l'océan Indien au Moyen-Age et à l'époque moderne, seule une minorité a porté son intérêt sur cette problématique au XIXe siècle.

Tout d'abord je définirai les conditions climatiques qui la rythment en décrivant tout particulièrement le rôle des moussons. Ensuite, je dresserai une typologie des boutres qui fréquentent le Nord-Ouest de Madagascar, et tout particulièrement Nosy Be, dans le contexte changeant du XIXe siècle. J'aborderai aussi les différentes modalités de la traversée et le savoir nautique des navigateurs. Enfin, je m'interrogerai sur l'identité et le rôle des hommes qui animent cette pratique maritime et commerciale.

I-Pratiques et techniques de la navigation boutrière au XIXe siècle

Les mécanismes de l'échange

Le Canal de Mozambique, qui s'étend du 12° nord au 25° sud, sépare de plus de 400 km l'île de Madagascar du continent africain. Ce bras de mer est un lieu de passage plus qu'une barrière infranchissable. Pour mieux saisir les conditions des contacts maritimes entre les deux côtes du canal, il convient d'en définir les particularités nautiques. Le rôle des vents est primordial, au moins autant que celui joué par les courants marins.

Régime général des vents dans l'océan Indien

Le climat du canal de Mozambique est dominé par le phénomène de la mousson, un système d'alternance saisonnière d'alizés. A l'origine, le terme de mousson (de l'arabe *mausim* signifiant saison, et par extension événement périodique) ne s'applique qu'au régime éolien, très régulier, de

⁶ Voir les travaux de L. Laberrondo, « Dans les mailles du boutre, l'unité culturelle swahilie sur un territoire maritime écartelé », in A. Joel Bonnemaïson, *le voyage inachevé*,

⁷ J'utilise l'adjectif « boutrier », en me référant à Ch. Brunet-Millon, *Les boutriers de la mer des Indes, affaires de Zanzibar et de Mascate*, Pedone, 1910. Cet adjectif, non référencé dans le *Robert*, semble le plus opportun pour désigner ce qui a trait au boutre.

la partie septentrionale de l'océan Indien, caractérisé par une prédominance des vents de secteur nord-est entre novembre et mars et de ceux de secteur sud-ouest de mai à octobre.

Au vu de la régularité de ce système météorologique dans la partie méridionale de l'océan Indien, et en particulier dans la zone comprise entre l'équateur et le quinzième degré de latitude sud (comprenant donc les Comores et le nord-ouest de Madagascar), on a nommé par analogie, les alizés de sud-est « mousson d'hiver (austral) » (de mai à octobre).

Les alizés de sud-est règnent en réalité toute l'année dans la région sud de l'océan Indien, et sont particulièrement puissants pendant l'hiver austral (Service Hydrographique de la Marine, 1934 : 16-17). A cette période, ils soufflent jusqu'à l'Equateur et se confondent avec la mousson de sud-ouest proprement dite, provenant du continent africain, et facilitent ainsi la navigation à voile dans le sens sud-nord.

Pendant l'été austral, de novembre à avril, les vents de sud-est s'affaiblissent et la mousson de Nord-est prend le dessus, se faisant sentir jusqu'au 20° de latitude sud dans le canal de Mozambique, permettant la navigation du nord vers le sud (Service Hydrographique de la Marine, 1934 : 16-17).

Les vents et les courants dans le canal de Mozambique, un cas à part

Le canal de Mozambique constitue un espace à part dans le sud de l'océan Indien. L'alternance de la mousson y est bien prononcée alors qu'elle est quasiment imperceptible sur la côte est de Madagascar, du fait de la prédominance des alizés de sud-est. La masse continentale de la grande île fait obstacle à ces alizés, qui, par conséquent, ont moins d'influence dans le canal que dans le reste de l'océan Indien méridional. Ceci explique la présence de la mousson de nord-est de novembre à avril dans le canal de Mozambique. La côte orientale de l'Afrique, le nord-ouest de Madagascar et l'archipel des Comores, sont de ce fait soumis à la mousson de nord-est (mousson d'été austral) et aux alizés de sud-est (mousson d'hiver austral).

Les courants marins du canal de Mozambique suivent globalement un axe nord-sud (Service Hydrographique de la Marine, 1934 : 40-41). Plus précisément, en toute saison, le « courant de Mozambique », bien connu des navigateurs, longe la côte africaine vers le sud. Mais en hiver austral, le « courant de Madagascar » suit la côte occidentale de Madagascar du sud vers le nord. La mer au milieu du canal est instable et souvent agitée. Il y existe de nombreux points de friction entre les deux courants, ce qui rend cette zone assez dangereuse, comme en témoigne, par exemple, les risques suscités par les flots tumultueux des alentours des îles Europa et Bassas da India (Service Hydrographique de la Marine, 1934 : 107).⁸

⁸ Voir aussi NONAY, « Instructions nautiques sur le canal de Mozambique et sur les îles et les dangers dans le Nord et le Nord-Est de Madagascar », tiré et traduit de l'ouvrage anglais de James Horsburg, *Annales maritimes et*

Cette double orientation des courants n'empêche en aucun cas, des liaisons entre les deux rives du canal. Contrairement à ce qui a souvent été dit par le passé, et en particulier par Alfred Grandidier, pour confirmer ses théories de peuplement de la Grande Ile, la puissance des vents contrebalance largement la force de ces courants⁹. De plus, l'archipel des Comores offre à la navigation un chapelet d'escales favorables au développement de réseaux de transport viables et relativement sûrs entre les deux façades maritimes (E. A. Alpers, 2001).

Il n'est donc pas étonnant de relever la présence de nombreuses implantations très anciennes, d'origines arabes et africaines, dans le nord-ouest de Madagascar depuis au moins le XI^e siècle (P. Vérin, 1975 : vol.1, 85)¹⁰. Cette région reste en effet, par des conditions océanographiques et un régime des vents favorable, rapprochée de la côte est-africaine et de l'Arabie. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la navigation commerciale pratiquée dans le canal de Mozambique est essentiellement le fait de communautés islamisées, rompues au commerce et à l'art nautique.

Une route maritime secondaire

Les liaisons entre l'Afrique orientale et Madagascar font partie intégrante du complexe commercial et maritime général de l'ouest de l'océan Indien. Le réseau du canal de Mozambique n'est qu'une ramification secondaire du grand axe qui relie la région de Zanzibar, poumon économique de la côte orientale au XIX^e siècle, à l'Arabie d'une part, à l'Inde de l'autre. Le courant de navigation nord-sud, principal, se subdivise à ses extrémités en plusieurs voies de moindre envergure.

Il n'est pas aisé de distinguer la navigation de longue distance, qui aboutit au canal de Mozambique en venant du nord-ouest de l'océan Indien, de la navigation proprement régionale. En effet, une forte proportion des navires qui commercent dans l'ouest de Madagascar fréquente cette côte de manière secondaire, leur destination principale restant Zanzibar. Le trafic sur les côtes de Madagascar est en quelque sorte complémentaire de celui, plus important, existant entre le nord-ouest de l'océan Indien et Zanzibar.

Dans la décennie 1840, plus de 170 navires de grande navigation entrent annuellement dans le port de Zanzibar. Sur ce total, 35 viennent de l'Inde britannique, 50 de l'Oman et du golfe, 25 du Yémen, 10 de la mer Rouge, enfin, une cinquantaine de navires des côtes de l'Afrique (C. Guillain, 1856 : vol.2, 357-358). Une quarantaine de boutres de Sur ou de Mascate, principaux ports d'Oman, accostent chaque année à Zanzibar. Une fois déchargés de leur cargaison, ils partent commercer sur

coloniales, tome 23, 1824, p.317-417

⁹ A. Grandidier, *Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, vol. IV, *ethnographie de Madagascar*, t.1, 1908, p.9.

¹⁰ Plus particulièrement Mahilaka, grande échelle du Nord-Ouest : cf C. Radimilahy, *Mahilaka: An Archaeological Investigation of an Early Town in Northwestern Madagascar*, Uppsala university, *Studies in African Archaeology* 15, 1998, 293 p.

la côte ouest de Madagascar, en attendant le renversement de la mousson. Il semble bien que ces navires naviguent en flottille. Leur venue à Madagascar a généralement lieu au courant du mois de mars, et s'échelonne sur un laps de temps assez réduit. En 1883, par exemple, le gouverneur de Nosy Be note dans son journal : « 24 mars et jours suivants : arrivée des boutres de Bombay »¹¹. Les boutres apparaissaient à la même période et devaient, dans de nombreux cas, naviguer de conserve.

Avec le début de la mousson d'hiver austral, ces embarcations repassent par Zanzibar où elles revendent une partie des marchandises achetées à Madagascar, principalement des viandes séchées, du riz, des peaux et de l'écaille de tortue (C. Guillain, 1856 : vol.3, 361-362). Ainsi, ces navires qui relient principalement Zanzibar à l'Arabie s'intègrent dans le commerce régional du canal de Mozambique de manière temporaire et, le temps d'une saison, desservent les principaux marchés de la côte occidentale de la grande île (A. Sheriff, 1987 : 163).

L'activité portuaire de Zanzibar est en constante progression jusqu'à la fin du XIXe siècle et va même surpasser en importance celle de sa métropole, Mascate. Entre 550 et 600 boutres fréquentent annuellement le port de Zanzibar dans les années 1850 tandis qu'à la même époque, Mascate voit passer environ 500 bateaux de ce type (J.-L. Miège, 1979 : 113-118).

En comparaison, l'activité des ports de la côte ouest de Madagascar fait pâle figure. Cependant, Nosy Be, en particulier, connaît un certain essor dans les années 1860-1880. La vitalité économique de l'île tend à se confirmer, suivant le développement du négoce et de la navigation. Au cours de l'année 1866, on ne compte pas moins de 145 entrées dans les ports d'Ambaroro et Hellville. En 1872, le mouvement de la navigation commerciale indique 346 navires importateurs et 289 navires exportateurs de marchandises ; de nombreux navires des Comores repartent d'ailleurs sur lest. La balance commerciale de Nosy Be est largement bénéficiaire : les importations se chiffrent à 1 889 177 francs contre 2 319 097 à l'exportation. En 1883, à l'apogée commerciale de Nosy Bé, 635 bateaux, dont la quasi-totalité sont des boutres, passent à Nosy Be¹².

A côté de cette activité internationale, essentiellement détenue par les Arabes et les négociants du nord-ouest de l'Inde, une navigation aux horizons plus étroits se limite aux rivages du canal de Mozambique. Elle est assurée par les flottes commerciales de Zanzibar, des échelles du nord-ouest de Madagascar et des Comores. Ces marines acheminent jusqu'au sud du Menabe, en pays sakalava, les denrées importées de l'Afrique et de l'Orient par les navires hauturiers.

Les boutres et leurs qualités nautiques

La partie orientale du canal de Mozambique, ouverte à la navigation boutrière, se trouve à la frange de l'espace culturel swahili. Bien sûr, des pirogues monoxyles à balancier ont depuis fort

¹¹ CAOM 91 APC, journal de Jore, 1879-1883.

¹² Annuaire de Mayotte et dépendances, 1878, p.35.

longtemps effectué des traversées entre Madagascar et les côtes africaines, comme en attestent, par exemple, les razzias malgaches sur les Comores et sur la côte orientale de l'Afrique à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècle¹³. Mais, à partir du deuxième quart du XIXe siècle, alors que s'amorce l'apogée de la puissance omani dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, les boutres deviennent le moyen de transport privilégié dans la région.

Les différents types de boutres

Le terme boutre¹⁴, généraliste, est employé par les Occidentaux pour désigner les navires de l'ouest de l'océan Indien dont les équipages sont musulmans. Il s'agit de bâtiments avant tout caractérisés par l'usage d'une voile dite « arabe », se rapprochant de la voile latine, quasiment triangulaire, en fait trapézoïdale, montée sur un grand mât penché vers l'avant. Ce style est facilement reconnaissable : la proue est élancée est bien plus basse que sa poupe¹⁵. Le boutre se décline en une multitude de variétés propres aux régions et aux usages qui en sont faits. Ainsi, on distingue plusieurs sortes de boutres dans le canal de Mozambique.

Les plus petits (de 5 à 60 t.) se consacrent au cabotage le long des rives du canal. On trouve dans cette catégorie le *jahazi*, très fréquent autour de Zanzibar et dans le nord-ouest de Madagascar. Ce bateau, non ponté, très pratique pour de fréquents transbordements, se singularise par une poupe pincée et étirée vers l'arrière. Les marchands installés dans le nord-ouest de la grande île ont utilisé des types de bateaux employés dans leurs régions d'origine. Par exemple, il est plus que probable, que des navires tels que des *sambouk* de la mer Rouge ou des *zarouk* du Yémen, empruntés par les commerçants hadrami venus de Mukhalla dans la seconde moitié du XIXe siècle, aient fréquenté les côtes de Madagascar et les Comores (Clarence-Smith W. G., 2002 : 256-257).

Fig.1 : Boutres en rade de Majunga à la fin du XIXe siècle

¹³ Voir J.C. Hébert , « Les razzias malgaches aux îles Comores et sur la côte orientale africaines (1790-1820) », in *Etudes océan Indien*, n°3, CEROI, 1983, pp.5-60 voir aussi E. A. Alpers, « Madagascar and Mozambique : the Era of Sakalava Raids (1800-1820) », in *Omalay Sy Anio* n°5-6, 1977, pp.37-53.

¹⁴ Le terme boutre a plusieurs synonymes. Dans les textes anciens, on trouve parfois les mots *chelingue*, *dow*, *daw* ou *dau*. Les Anglais emploient le terme *dhow*.

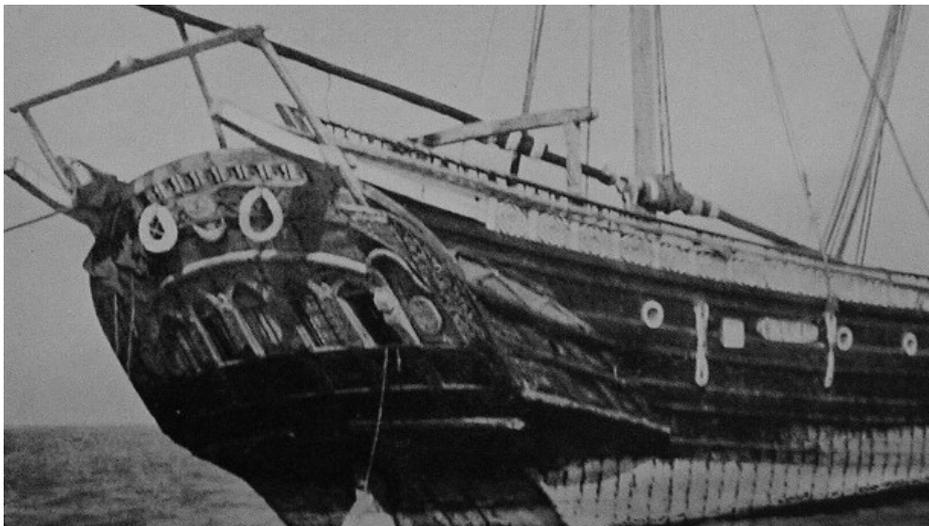
¹⁵ Pour l'architecture navale de ce type d'embarcation, voir J. Hornell , «A Tentative Classification of Arab Sea-craft», *Mariner's Mirror*, n°28, 1942, pp. 11-40.



Fonds Grandidier, Tsimbazaza, Antananarivo, XII h n°43.

On remarque différents types de boutes sur cette photo : à gauche on reconnaît à sa poupe resserrée un *boom* du golfe persique, au centre se distinguent par leurs gréements (deux mâts) et leurs châteaux nettement surélevés plusieurs *ganja* ou *kotia*.

Fig.2 : La poupe d'un *baghla*



In J. Hornell, « A Tentative Classification of Arab Sea-craft », *Mariner's Mirror*, n°28, 1942, plate 3.

Cette photo met en évidence le travail d'ornementation qui caractérise le gaillard d'arrière des *baghla*, construits intégralement en teck indien.

Les plus gros navires (de 60 à plus de 200 t.) se consacrent aux voyages hauturiers de mousson,

accomplissant chaque année l'aller-retour entre l'Inde et Madagascar via l'Arabie et Zanzibar. Il s'agit de différents types de navires comme le *boom*, boutre du Golfe Persique (voir figure 1), du *baghla*, le plus imposant des boutres, au tonnage élevé (allant jusqu'à 350 t.), qui se caractérise par ses flancs et sa poupe ornés d'arabesques sophistiquées, et percés de fenêtres richement décorées (voir figure 2)¹⁶. Les *baghla* sont construits en Inde où l'on trouve facilement le matériau qui constitue son armature : le teck (E. Pâris, 1841 : 8-11). Les gros navires qui abordent fréquemment la côte occidentale de la Grande Ile sont manifestement les *ganja* arabes ou leurs équivalents indiens, les *kotia*¹⁷. Ces voiliers présentent beaucoup de points communs avec les *baghla*, mais sont moins décorés et moins imposants. Ils sont construits dans le golfe Persique, particulièrement en Oman, et dans le nord-ouest de l'Inde, principalement dans le Gujerat pour les *kotia* (J. Hornell, 1942 : 11-40). Ces navires se caractérisent par l'absence d'écouilles à l'arrière du château et par la présence systématique de deux mâts. Pontés, ils peuvent se livrer à la navigation loin des côtes. On retrouve des descriptions de ces navires, dans les relations de Charles Guillain (C. Guillain, 1856 : Album), dans des croquis laissés par des navigateurs américains¹⁸ et surtout, dans le magnifique ouvrage du capitaine de vaisseau E. Pâris (E. Pâris, 1841)

Les atouts du boutre

Du fait de leur faible tirant d'eau, de leur grande maniabilité, de la simplicité des matériaux qui les constituent et, surtout, de leur faible coût, les boutres, outils rustiques et fiables, conviennent parfaitement pour le commerce dans le canal de Mozambique. Ce type d'embarcation dessert en particulier les havres envasés et peut aisément pénétrer dans les arrière-pays en remontant les estuaires ou les rivières. En l'absence de wharfs ou de ports en eau profonde, les boutres se grèvent sur les plages et déchargent leurs marchandises à marée basse, lorsque le bateau est à sec. Lors des tempêtes, les marins peuvent même mettre leur navire à l'abri sur les plages :

« La mer étant devenue très forte, (...) nous nous sommes décidés à retourner mouiller à Anoronangana où (...) nous pourrions le mettre (le boutre) à la côte sur la plage de sable sans avoir à craindre de grandes avaries »¹⁹

Les bateaux européens, armés pour le long cours sont loin de posséder cette souplesse d'action. Les paquebots des compagnies européennes qui fréquentent la côte ouest de Madagascar au XIXe

¹⁶ R.N. Colomb, *Slave Catching in the Indian Ocean*, Dawson of Pall-Mall, 1873, p. 35.

¹⁷ Observations que nous avons pu faire d'après diverses photographies de boutres prises dans l'Ouest de Madagascar à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, et également voir figures 1 et 8.

¹⁸ Voir ce type de croquis dans Gilbert Erik, *Dhows and the Colonial Economy of Zanzibar 1860-1970*, Eastern African Studies, 2004, pp. 39-41.

¹⁹ A. Grandidier, *Souvenirs de voyages d'Alfred Grandidier 1865-1870*, publiés par P. Vérin, Ass. malgache d'archéologie, Documents anciens sur Madagascar, t. 6, Tananarive, 1971, p. 28.

siècle étaient quelque peu gênés dans leur mouvement du fait de leur tonnage trop conséquent, inadapté aux rivages non aménagés de la côte ouest de Madagascar (D. Barret , 1983). Cette partie de l'île, par le biais de Nosy Be, n'est reliée qu'en 1874, pour la première fois, à une ligne régulière de vapeurs : celle de la *British India Steam Company*. Par ailleurs, ce n'est qu'en 1885 que Nosy Be est desservie régulièrement par un paquebot à vapeur des *Messageries Maritimes*²⁰. Les échelles du Menabe ne le sont qu'à partir de 1888 (D. Barret, 1984 : 34). En réalité, jusqu'à la fin du XIXe siècle, l'Ouest malgache reste le territoire du boutre, et rares sont les traitants européens qui arrivent à commercer directement dans cette région, sans passer par l'intermédiaire des commerçants islamisés.

Les caboteurs entassent pêle-mêle les marchandises destinées aux détaillants de la côte ou aux habitants des villages. Un voyageur sur la côte orientale de l'Afrique nous donne un aperçu du décor du boutre :

« Son assemblage est tel qu'on dirait qu'il va se disloquer à chaque coup de la lame. Tant de caisses, de sacs, de tonneaux, d'hommes couchés, accroupis, debout, assis, s'entassent sur cette coquille de noix que l'œil n'en distingue nulle part le fond non-plus que les parois. Au pied du mât est une sorte de boîte pleine de cendres, c'est le foyer où brûle le feu sacré et qui ne doit pas plus s'éteindre que celui du focus romain. Mais cette pratique n'est ici nullement dictée par le rituel, elle obéit à un motif plus ordinaire, qui est dans la difficulté de rallumer facilement le feu, à bord de cette frégate secouée et aspergée d'embruns à chaque embardée »²¹

Le témoignage du révérend anglican R. K. Kestell-Cornish, qui prend un boutre pour se rendre d'Anorontsangana à Nosy Be délivre la même impression d'entassement:

« Our craft had no cabin, but happily I was able to swing my hammock, while my companion, Mr. Batchelor, spread his bed on the deck »²²

Ce sont des sortes de boutiques ambulantes, transportant toutes qualités de marchandises venues des principaux ports de l'océan Indien occidental:

« Une sorte de bouge forme le château arrière ; c'est la cabine ; elle est étroite ; deux angarebs occupent les cotés et se rejoignent au fond ; là s'empilent des objets de toute sorte et les plus inattendus. Un fanal se balance devant la porte. (...) A l'arrière, sur le toit légèrement cintré de la cabine et qu'aucun bastingage n'entoure, le pilote est debout ; il chante pour ne point s'endormir. (...) Dès l'arrivée au mouillage, les

²⁰ R. Carour, *Sur les routes de la mer avec les Messageries Maritimes*, éd. André Bonne, Paris, 1968, p. 122.

²¹ M. Maindron , « Un coin de la côte d'Éthiopie », *Revue hebdomadaire*, 1897. cité in Ch. Brunet-Millon, *Les boutriers de la mer des Indes, affaires de Zanzibar et de Mascate*, thèse pour le doctorat, Paris, A. Pédone, 1910, p. 20.

²² R.K. Kestell-Cornish, « A Short Cruise on the North-West Coast of Madagascar », *Antananarivo Annual*, Antananarivo, vol.1, 1875-1878, p. 272.

cordages en fibre de coco grincent dans les poulies, la voile s'abat sur le pont. (...) Souvent le navire est tiré à sec ; on le met à l'abri de la mer, on l'entoure de pièces de bois, on l'étaye, puis laissant quelques hommes armés à la garde du bâtiment, marchands et matelots pénètrent dans l'intérieur du pays pour des reconnaissances et des trafics. »²³

Mais c'est surtout par sa grande discrétion et sa souplesse d'utilisation que le boutre est remarquable. A partir de la deuxième moitié du XIXe siècle, dans un contexte où les Etats ont tendance à accentuer leur contrôle sur la circulation maritime, où la traite des esclaves n'est plus tolérée et les négriers pourchassés, le boutre est un outil formidable dans le jeu de cache-cache qui oppose les trafiquants aux marines de guerre chargées d'anéantir ce commerce :

« Sa venue en quelque point de la côte est généralement inaperçue et les lourds vaisseaux d'Europe, obligés à un fort tirant d'eau, peuvent passer et repasser vingt fois sans soupçonner qu'il se cache au milieu des palétuviers ; la nuit il dépiste toute surveillance et fuit silencieusement en ouvrant sa grande toile au vent de terre. Invisible la nuit et le jour, lui, cependant, voit tout, connaît tout. »²⁴

Les marins islamisés disposent d'une embarcation assez fiable, adaptée au milieu, ce qui facilite considérablement l'exercice de leur activité. Cependant, la technologie navale « arabe », employée jusque sur les côtes de Madagascar, ne comporte pas qu'un versant architectural. Elle comprend aussi différentes techniques de navigation.

Les procédés de navigation

Un savoir empirique

Les auteurs qui se sont intéressés à la question globale de l'art nautique arabe dans les eaux de l'océan Indien ont rarement retracé son évolution à l'époque contemporaine. Les principaux ouvrages sur la question portent en fait sur les textes arabes anciens, de la fin du Moyen-âge. Pour la plupart, dont Tibbetts et surtout Grosset-Grange, l'art nautique « arabe » du XIXe et du XXe siècle est sur le déclin. Pour eux, les connaissances nautiques des navigateurs de l'époque sont même en régression par rapport à celles des navigateurs du début du XVIe siècle ! (Grosset-Grange, 1993 : p.18 ; X. de Planhol, 2000)

Il est vrai que si l'on suit les considérations laissées par les voyageurs occidentaux sur la navigation boutrière, on se laisse vite convaincre de son côté hasardeux. Charles Guillain, en 1846, en fait l'expérience :

²³ Ch. Brunet-Millon, *Les boutriers de la mer des Indes, affaires de Zanzibar et de Mascate*, thèse pour le doctorat, Paris, A. Pédone, 1910, p. 31.

²⁴ *Idem.*

« Nous nous rendîmes à bord du bateau (...) ce fut pour nous un petit spectacle gratis qui eut, comme disent les feuilletonistes, un succès de fou rire. L'équipage ne se composait que de quelques individus, mais, au tapage qu'ils faisaient, on eût dit qu'ils étaient une centaine, et la besogne n'en allait pas mieux pour cela. (...) Quant au nacodah²⁵ (sic), ses talents nautiques égalaient sa loyauté, et il se reposait presque entièrement du soin de manoeuvrer sa barque sur le bon vouloir de ses hommes. (...) Quant à nous, (...) nous nous félicitâmes d'avoir atteint le terme de notre aventureuse traversée, et, suffisamment édifiés sur la manière de naviguer des Arabes, nous jurâmes qu'on ne nous y reprendrait plus. »²⁶

Pourtant, les marins antalaotra, swahili, arabes ou bien originaires de l'Ouest de l'Inde, fréquentant le sud de l'océan Indien occidental, maîtrisaient un certain nombre de méthodes permettant de s'orienter en mer. Cette navigation est essentiellement basée sur des connaissances maritimes relativement empiriques, diffusées oralement. Peu de sources se font l'écho des méthodes qu'employaient ces marins.

Allan Villiers, qui décrit, en 1939, une campagne complète d'un boutre du Koweït, de la péninsule Arabique jusqu'au sud de Zanzibar, note bien les faibles connaissances nautiques des marins qu'il accompagne²⁷. Il est fort probable que la majorité des boutres qui circulaient entre Madagascar et l'Afrique étaient conduits par des capitaines (*nakhoda*) ne possédant pas d'aptitudes particulières à la navigation astronomique (A. Sheriff, 2002 : 211). La plupart du temps, les pilotes se contentaient de caboter le long des côtes en se servant du compas et en se repérant avec des éléments de la côte bien connus, tels que des montagnes, des embouchures de rivières, etc. Cette familiarité avec les lieux compensait largement le manque de connaissances nautiques.

Les navigateurs avaient également à leur disposition, non seulement le savoir empirique transmis de bouche à oreille, mais aussi des instructions nautiques ou des cartes dûment complétées par leurs soins, comme en attestent les exemplaires trouvés en 1842 par la Royal Navy sur des boutres négriers saisis sur la côte orientale de l'Afrique (G.R. Tibbetts, 1971 : 46).

Ces documents, soigneusement conservés par les *Nakhoda*, étaient d'ailleurs encore utilisés dans les années 1980 à bord des boutres fréquentant le Nord-Ouest de Madagascar. Ces routiers, connus dans les échelles de l'Ouest malgache sous le nom de *Man safara*, indiquaient les principales routes maritimes et étaient accompagnées de recommandations concernant la navigation.²⁸

²⁵ Ou *nakhoda*. Ce terme arabe signifie capitaine ou patron de boutre. Il ne faut pas confondre le *nakhoda* avec le *mu'allim*, pilote, navigateur. Le terme de *nakhoda* se retrouve aussi sur la côte ouest de Madagascar sous la forme de *Nahoda* : voir Gueunier N.J., « Boutres et goélettes. La technologie de la navigation traditionnelle sur la côte Ouest de Madagascar », *Omalysy Anio* n°25-26, Antananarivo, 1987, p. 158.

²⁶ C. Guillaïn, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*, Arthus Bertrand, Paris, 1856, T.2, pp.127-130.

²⁷ Villiers A., *Sons of Sinbad*, Charles Scribner's son, New-York, 1940, pp. 270-271.

²⁸ Voir en particulier le «routier d'Athumani bin Muhammad» recueilli par N.-J. Gueunier à Majunga, in N.-J. Gueunier, J.-C. Hébert, et F. Viré, « Les routes maritimes du canal de Mozambique d'après les routiers arabo-

Les instruments de navigation

A cette époque, la plupart des boutres sont équipés au moins d'un compas, comme en attestent de nombreux témoignages (A. Sheriff, 2002 : 216-217)²⁹. Cependant, l'usage de celui-ci reste très aléatoire, ne donnant pas, bien entendu, la position en latitude du navire et étant, de plus, soumis aux déviations magnétiques.

Il est fort probable que certains boutres du canal de Mozambique aient eu à leur bord des instruments de navigation tels que le *bilisti* (qui s'apparente à l'*arbalète* ou *bâton de Jacob* en usage dans les marines européennes au XVIe siècle) ou bien le *kamal*, plus rudimentaire, dont l'usage est encore couramment observé aux Maldives et en Inde dans la première moitié du XIXe siècle (figures 3 et 4). Ces instruments, artisanaux et simples d'usage, sont en fait des « proto-sextants » qui servent à déterminer, de manière relativement précise, la hauteur des astres, permettant ainsi d'obtenir la localisation en latitude de l'embarcation (J. Prinsep, 1928 : vol. 3, 1-9) (figure 5).

Les navires venant du nord-ouest de l'Inde, bien que moins présents dans la région, mais de plus gros tonnages (généralement des *ganja*), doivent traverser des étendues maritimes plus vastes, comme le golfe d'Oman, et ne se contentent pas de longer les côtes. Ces navires embarquent des *mu'allim* (pilotes), généralement indiens, assez bien formés, qui sont facilement en mesure de déterminer la position du navire, tant en latitude qu'en longitude, grâce à l'usage d'instruments de navigation modernes et précis tels que le sextant. Les pratiques nautiques, tant au niveau architectural que théorique, des marins du nord-ouest de l'Inde étaient en effet plus performantes du fait des apports britanniques. Ces derniers avaient insufflé, dès le XVIIIe siècle, un vent de modernité sur les flottes de la région.

swahili», *Taloha* n°11, musée d'art et d'archéologie, Antananarivo, 1992, pp. 77-120.

²⁹ Voir aussi le témoignage de Horace Putnam, marin de Salem (USA), qui embarque à Nosy Be en 1847 sur un boutre de 150 tonneaux, muni d'un compas : in Gilbert E., *op.cit.*, p. 43.

Fig. 3: Le *bilisti* ³⁰

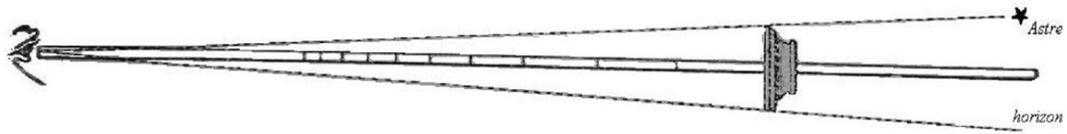


Fig. 4 : le *kamal* ³¹

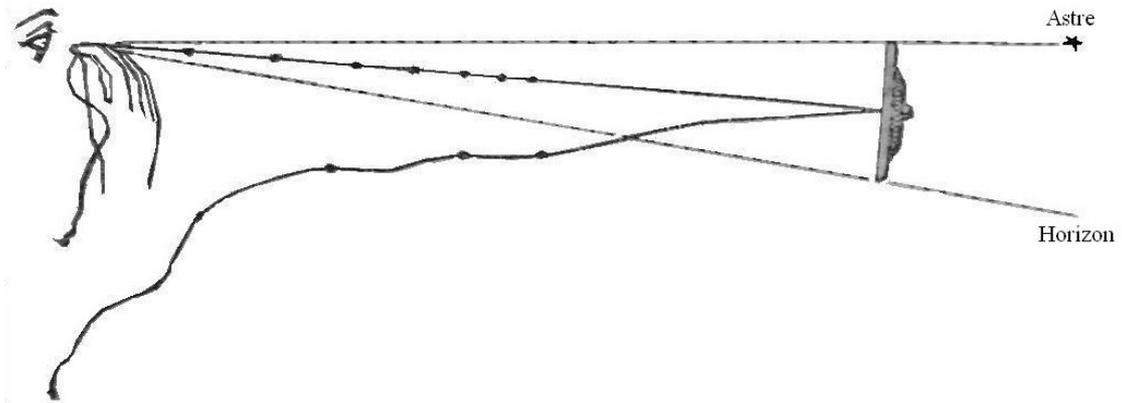
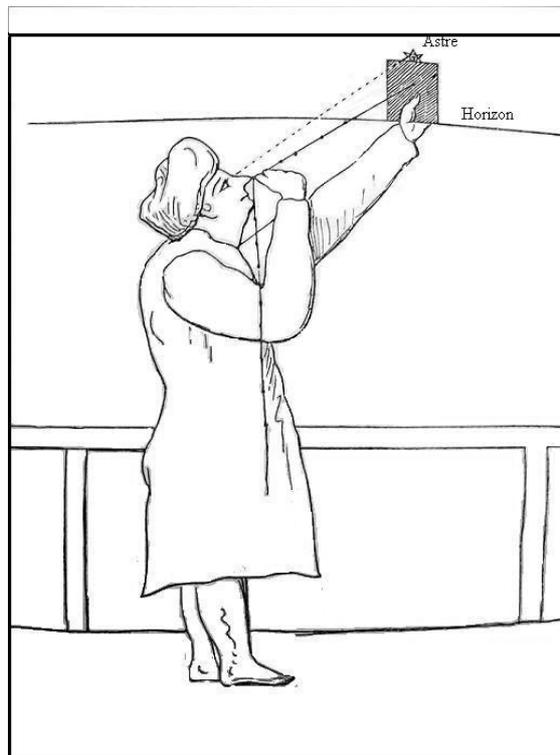


Fig. 5 : Utilisation du *kamal* par un *mu'allim* ³²



³⁰J. Prinsep , « Notes Of The Nautical Instruments of the Arabs », in G. Ferrand, *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe s.*, Paris, Geuthner, 1928, T. 3, p. 5.

³¹ *Idem*, p. 2.

³² *Idem*, p. 26.

II-Les gens de mer de Nosy Be et leur organisation

Entre deux rives, des marins islamisés

Les Antalaotra

La preuve la plus évidente des contacts entre l'Ouest de Madagascar et l'Afrique orientale au XIXe siècle est bien la présence, particulièrement dans le Nord-Ouest de l'île, de groupes musulmans (P. Vérin, 1975 : 67-79). Ces communautés sont métissées et restent en contact permanent avec la côte swahili et les Comores. Elles déploient leurs activités principalement dans le canal de Mozambique et maintiennent des liens forts entre les littoraux africain et malgache. Ces islamisés sont constitués de multiples entités : Indiens, Swahili, Comoriens et Antalaotra.

Du fait de leurs attaches avec les sociétés sakalava et de leur appartenance à l'Islam, les Antalaotra³³, « le gens d'outre-mer », sont au XIXe siècle les principaux artisans du commerce régional sur les rives occidentales de Madagascar. Ils jouent le rôle d'intermédiaires entre les populations malgaches de la côte Ouest et le reste de l'océan Indien, en particulier les échelles de la côte est-africaine. En cela, les Antalaotra jouent le même rôle à Madagascar que les Swahili en Afrique orientale. Ils servaient de courtiers aux commerçants islamisés fréquentant les côtes de manière saisonnière (J. Middleton, 1992: 20-22).

Si jusqu'au XVIIIe siècle, le terme Antalaotra définissait, pour les Malgaches, des communautés musulmanes étrangères installées dans l'île, il n'en est plus de même au XIXe siècle³⁴.

Définis la plupart du temps comme « métis d'Arabes et de femmes malgaches », il semble en fait que les Antalaotra constituent, au XIXe siècle, une communauté socioprofessionnelle sakalava marquée par des coutumes islamiques (G. Rantoandro, 1983-1984 : 195-210)³⁵. Il apparaît en effet que le statut d'Antalaotra est assez mouvant. Alfred Grandidier, qui passe à Maintirano à la fin des années 1860, décrit ainsi les mœurs de certains Sakalava propriétaires de boutres :

« Ils n'hésitent pas, lorsqu'ils font ou achètent un boutre, à prendre le costume ainsi que certaines

³³ On trouve ce terme écrit de diverses manières dans les sources du XIXe siècle : Antalote ; Antalaots' ; Antalaotse ; et même Anti-alaotsy.

³⁴ Pour bien se rendre compte de l'imprécision de ce terme, voici la définition qu'en donne A. Gevrey : « Les Antalotes proviennent du croisement des Sémites avec les premiers Africains venus dans les Comores. On comprend aussi sous ce nom les descendants des Malgaches qui se sont croisés avec les Arabes ou avec les Africains, enfin les descendants des Antalotes croisés avec les Africains (...) Presque tous les Antalotes ont adopté la religion et les usages des Arabes » in *Essai sur les Comores*, éditions du Baobab, s.l., 1997, pp. 48-49.

³⁵ La définition du terme Antalaotra proposée par Gabriel Rantoandro semble la plus juste : ce groupe n'est pas « ethnique », c'est un groupe sociologique fondé sur des traits islamiques et, surtout, par une pratique commerciale et maritime.

coutumes arabes ; ils sont persuadés que, s'ils ne se rasaient pas les cheveux, s'ils ne portaient pas sur la tête un « Kofia », un fez ou une calotte blanche et une longue chemise blanche et s'ils mangeaient de la viande d'un animal qui n'eût pas été tué par un musulman ou de la viande de porc, ils ne réussiraient pas ; à l'instigation des Arabes ils se conforment à ces prescriptions, disant « Ce sont les *faly*³⁶ du boutre ». Les Sakalava qui agissent de cette manière, le font par mode et par superstition, mais dès que, pour une raison ou une autre, ils renoncent à leurs boutres, ils retournent aux coutumes ancestrales»³⁷

Ces marins sakalava, qu'on peut assimiler à des Antalaotra, s'intègrent dans une sorte de culture corporative, qui inclut l'observation de pratiques musulmanes.

Historiquement, les Antalaotra, qui contrôlent le commerce de la côte Ouest, sont en relation avec les populations productrices et consommatrices de biens. Ces contacts s'expriment par des alliances, en particulier avec les familles royales sakalava (C. Guillain, 1847 : 99-102)³⁸.

Des intermédiaires entre Madagascar et Afrique orientale

Les Antalaotra constituent les intermédiaires, les *middlemen*, obligés des commerçants étrangers. Ils sont les interlocuteurs des traitants gujerati, omani ou zanzibari. Leur connaissance de la côte malgache les rend indispensables pour le pilotage des navires.

Leur organisation est le fruit d'alliances de parenté qui ont pour objectif de fixer de façon permanente des accords et de rendre possible leur activité dans des territoires dangereux ou difficile d'accès. Ce type de fonctionnement n'est pas spécifique aux seuls Antalaotra, il est courant chez les communautés de commerçants musulmans, comme les Hadrami (C. Le Cour Grandmaison, 1991 : 169-170). Les Antalaotra contractent des mariages avec des filles de chefs locaux. Ceci leur permet d'étendre leurs réseaux dans des régions étendues.

Les dynasties du Nord-Ouest, et, en particulier celle des Bemihisatra du Nord, régnant dans la région de la baie d'Ampasindava, comptent dans leurs rangs de nombreux Antalaotra. Ceux-ci jouent le rôle de conseillers royaux. Leur statut de musulmans et de marins les met de fait en contact avec des pouvoirs puissants comme celui du sultanat de Zanzibar.

« Des hommes ignorants de la côte Est de l'Afrique qu'on appelle ici Arabes ou Antalaotes (...) ont envahi presque toute la côte Ouest de Madagascar et îles de Mayotte et Nossi-Bé. Ces hommes pervers

³⁶ *Faly* : interdit, tabou..

³⁷ A. Grandidier, *Souvenirs de voyages d'Alfred Grandidier 1865-1870*, publiés par P. Vérin, Ass. malgache d'archéologie, Documents anciens sur Madagascar, T. 6, Tananarive, 1916 (1971), pp. 26-27.

³⁸ Andriantsoly, roi du Boina converti à l'Islam en 1823 se révolte contre les Merina en 1826 et est contraint, en 1831, à l'exil à Mayotte dont il devient sultan. Il cède l'île aux Français en 1841. Le fait que les commerçants antalaotra aient suivi les dynasties sakalava bemihisatra dans leur exode vers le Nord de Madagascar et à Mayotte montre bien l'indissociable lien qui unit les deux groupes.

s'allient avec toutes les familles de chefs. (...) A Nossi-Bé il n'y a plus un petit village de quatre cases qui n'ait un Antalaote pour chef. »³⁹

On peut citer, en guise d'exemple de ces liens matrimoniaux à visée politique, le cas de la reine sakalava Safy Mizongo, fille d'Andriantsoly. Celle-ci épouse, en secondes noces, un Antalaotra d'Ambaroro, Abderimane Ropa en 1875⁴⁰. Cette alliance, à but commercial, (la reine Bemihisatra occupe à cette époque les îlots Ambariotelo, au sud de la baie d'Ampasindava, où ont lieu toutes sortes de trafics) (R. Decary, 1960 : 56) est emblématique de l'interpénétration qui règne entre les dynasties sakalava et les sociétés commerçantes islamisées du Nord-Ouest et des Comores.

Les Antalaotra sont les marchands attirés des dynasties sakalava ; ils fournissent biens manufacturés (toiles, armes, quincaillerie, parfois même des esclaves) et achètent les produits malgaches comme le riz, les viandes, les peaux, les écailles, la cire... Le rôle de l'islam dans ce commerce est fondamental, dans la mesure où il lie les communautés de marchands non seulement par la religion mais aussi par la langue, l'arabe, plus ou moins créolisé.

Avec l'implantation de plus en plus forte, sur la côte Nord-Ouest de Madagascar, à partir de la moitié du XIXe siècle, des maisons de commerce européennes d'une part, des Indiens du Gujerat d'autre part, les Antalaotra voient peu-à-peu l'importance de leur position s'amoinrir. Les maisons *karana* et *banian* (hindous) de Zanzibar ainsi que leurs ramifications sur la côte Ouest de Madagascar réduisent largement les Antalaotra à un rôle de sous-traitants à leur service (S. Blanchy, 1995). Cette stratification se retrouve dans l'organisation même des voyages et la composition de la chaîne logistique et commerciale.

La chaîne logistique dans le canal de Mozambique au XIXe siècle

Les Antalaotra sont la cheville ouvrière de cette organisation commerciale et maritime. Les trajectoires des bateaux sur lesquels ils circulent dans le canal de Mozambique constituent la trace de la chaîne logistique qui unit les différents acteurs du commerce. Les archives françaises de la division navale de l'océan Indien renferment des informations sur les marins et leurs navires battant pavillon français. La composition de quelques équipages de boutres rend nettement compte de la diversité de la corporation des gens de mer qui travaillent sur la côte ouest de Madagascar à cette époque.

³⁹ Lettre du R.P. Webber à la propagation de la foi, septembre 1847, cité par Baré J.F., *Sable rouge. Une monarchie du Nord-Ouest malgache dans l'Histoire*, Paris, l'Harmattan, 1980, p. 54.

⁴⁰ J.F. Baré, *Sable rouge. Une monarchie du Nord-Ouest malgache dans l'Histoire*, Paris, l'Harmattan, 1980, p. 65 ; Abderimane Ropa est, par ailleurs, fils du premier interprète employé par les Français sous le règne de la reine sakalava bemihisatra Tsiomeko.

L'affaire du boutre francisé⁴¹ *Asminy*, pillé à Tambohorano, dans le Menabe (sur la côte occidentale de Madagascar), est éclairante. De ce fait divers se dégagent un certain nombre d'éléments sur l'organisation d'un voyage de traite. A travers ce dossier filtrent de riches informations sur les acteurs qui participent à l'activité maritime et commerciale dans l'Ouest de Madagascar dans la deuxième moitié du XIXe siècle⁴².

Les armateurs

L'*Asminy* appartient au commerçant indien Djafou Ali Baye⁴³, apparemment assez influent à Nosy Be, pourvu de plusieurs immeubles à Ambanoro et de quelques boutres. Cet armateur a un profil assez emblématique de la situation des Indiens sur la côte dans les années 1870. Il vient de Kutch, dans le nord-ouest de l'Inde, partage sa vie entre Mayotte et Nosy Be. Son fils s'occupe d'une succursale à Nosy Lava. La récurrence des patronymes indiens dans les registres maritimes de Nosy Be, reflète l'importance prise par les *Karana* dans le commerce et l'armement des navires à partir des années 1860⁴⁴.

Ce négociant détient au moins trois autres boutres en 1874⁴⁵ : le *Mabrouki Salemti*, 17t., construit à Zanzibar et francisé à Mayotte le 20 août 1868 ; le *Fatal Kaher*, 61 t.⁴⁶, construit et francisé à Nosy Be le 4 avril 1874 ; et un autre *Fatal Kaher*⁴⁷, 73 t., construit à Zanzibar et francisé à Mayotte le 7 septembre 1874. Il est possible que cet armateur possède d'autres boutres, non francisés, mais je n'ai, pour l'instant, rien pu trouver qui puisse affirmer ou infirmer cette hypothèse. Le boutre *Asminy*, jaugeant 7 tonneaux, a été francisé par les autorités françaises de Nosy Be le 25 janvier 1873. L'*Asminy* est apparemment utilisé avant tout comme caboteur le long des côtes de Madagascar.

Le 6 novembre 1873, Djafou Ali Baye affrète l'*Asminy*, s'offre les services du capitaine Farahane et du subrécargue Asmann Ben Moachisa pour une campagne de traite dans la région de Tambohorano (nord du Menabe). Le boutre emporte également un chargement, d'une valeur de 10654 piastres⁴⁸ (4500 francs), appartenant à Djafou Ali Baye ainsi qu'un lot estimé à 200 piastres

⁴¹ Les boutres francisés sont des navires qui ont comme port d'attache Nosy Be ou Mayotte, alors colonies françaises. Ces navires battent pavillon français et sont donc protégés par les règlements internationaux en matière de navigation, au même titre que les autres navires français.

⁴² Service Historique de la Marine (SHM) 4C6-4, dossier envoyé par le juge d'instruction de Nosy Be au commandant particulier de Nosy Be, 6 mai 1874.

⁴³ Je cite le nom de ce commerçant tel qu'il est retranscrit dans le dossier SHM 4C6-4. Je n'ai pas trouvé d'autres traces de ce marchand, ni dans les archives de Nosy Be, ni dans la documentation concernant les *Karana* de Madagascar.

⁴⁴ SHM 4C5-30, Registre des boutres francisés de Mayotte et dépendances 1868-1879.

⁴⁵ *Idem*.

⁴⁶ Le *Fatal-Kaher* de Djafou Ali Baye n'a rien à voir avec le *Fatal-Kaher* saisi à Zanzibar en septembre 1874.

⁴⁷ Les noms de boutres sont fréquemment homonymes. Ainsi, on trouve plusieurs *Fatal-Kaher*, *Salama*, etc. dans les registres de francisation de boutre. Ceci rend assez complexe leur identification par les services administratifs de la Marine.

⁴⁸ La piastre est l'unité d'argent en cours à Madagascar au XIXe s., elle équivaut à une pièce de 5 francs argent. Voir J. Ratsimandrava, « Esquisse sur les monnaies de Madagascar », *Bulletin de Madagascar*, n°229, juin 1965, pp. 485-

(1000 francs) embarqué sur le compte d'Ali Taoura, autre négociant de Nosy Be⁴⁹. Le chargement du boutre est composé de la sorte:

- 31 balles de tissus anglais
- Quinze caisses de mouchoirs
- Deux balles d'indiennes
- Une caisse de fusils
- Cent barils de 10 kg de poudre française
- Quatre balances
- Deux caisses de sucre en pains
- Trois barils de perles
- Deux caisses de bougies
- Dix caisses de savon
- Deux dames-jeannes de vinaigre
- Un baril de pierre à feu
- Un ballot de café de 41 kg
- 200 bouteilles vides
- 4 pièces de velours
- 1,5T. de sucre brut
- Une caisse contenant 10000 francs en piastres

Ce chargement est assez représentatif des cargaisons envoyés sur la côte ouest de Madagascar.⁵⁰ Les denrées acheminées vers le Menabe sont majoritairement des tissus, ensuite viennent les fournitures nécessaires à l'armement : ici, une tonne de poudre et un baril de pierres à feu.

Les équipages

L'équipage du boutre est constitué d'un capitaine, nommé Farahane, sur lequel nous n'avons pas d'information, et d'un subrécargue : Asmann Ben Moachisa. Ce dernier, né à la Grande-Comore, âgé d'une trentaine d'années, est au service de Djafou Aly Baye. Il sait signer en arabe et fait sa déposition en prêtant serment sur le Coran. Les matelots sont sans doute peu nombreux puisque le bateau ne jauge que sept tonneaux. On connaît l'identité d'au moins trois de ceux-ci : Abdalah, Bouana-Hamy et Rachidy. Ils ont entre 25 et 30 ans et sont nés à la « côte orientale d'Afrique »⁵¹.

508.

⁴⁹ SHM 4C6-4, Fiche d'embarquement de marchandises de l'*Asminy*, 6 novembre 1873.

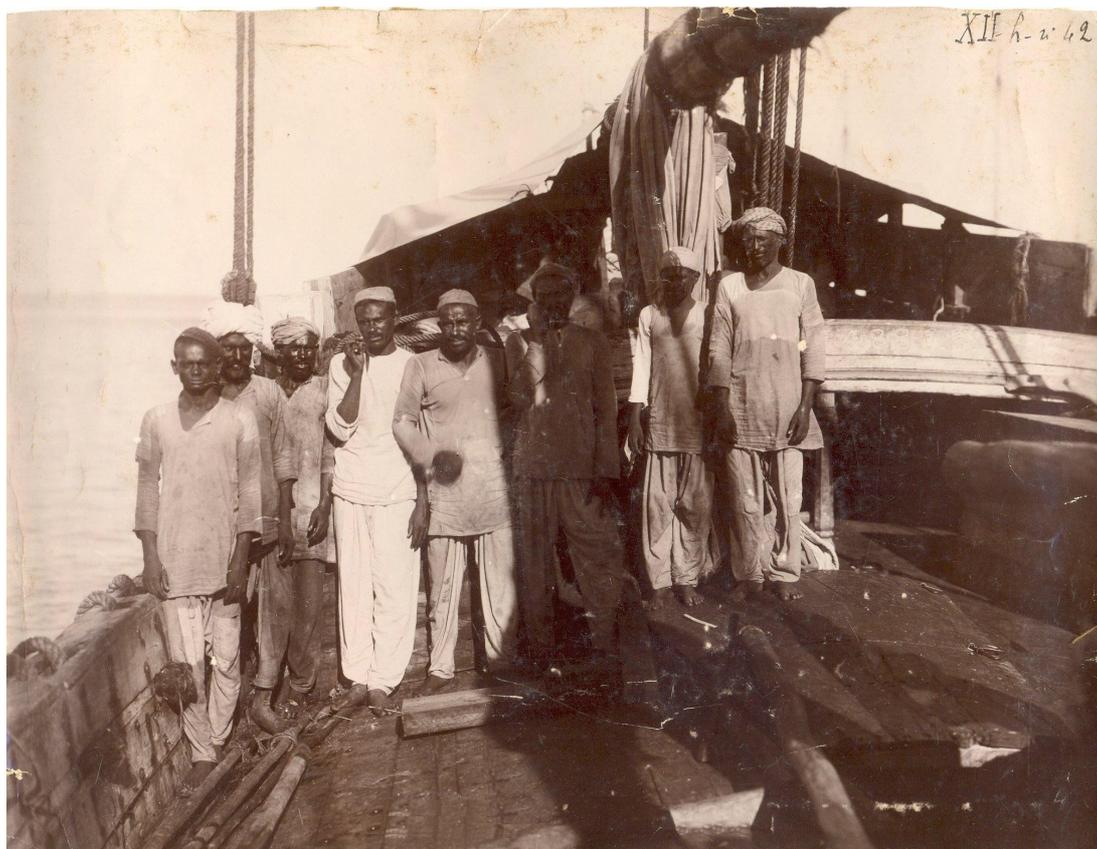
⁵⁰ Cette liste est très semblable à d'autres que nous avons pu examiner dans les registres d'entrées et sorties du port de Nosy Be conservés au CAOM.

⁵¹ SHM 4C6-4, Dossier envoyé par le juge d'instruction de Nosy Be au commandant particulier de Nosy Be, 6 mai

Cet équipage semble majoritairement swahili si l'on en croit l'origine géographique et les noms de ces marins. Il existe une certaine proximité entre ces individus : ils pratiquent l'islam, parlent une même langue, qui, pour les administrateurs français est de l'arabe, et ne comprennent pas le français⁵².

Fig. 6 : *Equipage d'un boutre arabe* photographié sur la côte occidentale de Madagascar à la fin du XIXe siècle.

Fonds Grandidier XII h n°42.



L'habit, et en particulier les couvre-chefs, calots ou turbans, sont particulièrement évocateurs de la culture de ces marins. On note sur cette photo le désordre, tant décrit par les voyageurs, qui règne sur le pont du boutre.

Ces hommes sont représentatifs de la population migrante qui anime les échelles du Nord-Ouest de Madagascar et en particulier Ambanoro, principal port de Nosy Be. Le Dr. Léon, médecin de marine dans cette colonie au cours des années 1850, décrit de manière imagée ces marins, originaires des quatre coins de l'océan Indien occidental :

« Venant tantôt de Zanzibar, tantôt d'Aden ou de Mascate, souvent aussi de Bombay, ils apportaient avec leurs marchandises un contingent nouveau de types arabes et indiens. Mais ceux-ci ne faisaient que passer :

1874, fiche subrécargue.

⁵² Les dossiers concernant leurs dépositions spécifient que les traductions des interrogatoires ont été accomplies par un interprète arabe et vérifiées par Califan Ben Ali, cadi d'Ambanoro.

l'Antalotsh (sic) au visage presque glabre et à l'œil arrogant, le chef couvert d'un bonnet rouge ou d'un volumineux turban, le torse agrémenté d'une écharpe bariolée jetée sur une tunique blanche, avec la ceinture garnie d'armes mauresques et les pieds chaussés de sandales brodées ; le Zanzibarien au visage régulier, au nez aquilin et à la barbe noire, vêtu d'un gilet brodé passé sur une robe flottante ; le banian de Mascate et son bonnet de laine brodé, sa tunique à haute taille et ses caleçons à petites raies ; l'Indien, reconnaissable à son costume spécial, à son teint régulièrement bronzé, au chignon relevé au-dessus de la tête, à la moustache noire et hérissée ; ou encore le Parsi de Bombay au teint pâle et mat, aux traits corrects, la tête coiffée d'une sorte de mitre laissant dépasser au devant des oreilles deux petites papillotes bouclées, venaient jeter une note pittoresque et variée au milieu de notre population habituelle. »⁵³

Les marins du boutre *Asminy* font bien partie de cette population diversifiée qui fréquente assidûment la côte Ouest de Madagascar pour affaires. (voir figure 6)

La composition de l'*Asminy* est à rapprocher de celle du *Zam-Zam*, boutre francisé de neuf tonneaux, au nom bien révélateur de la confession des armateurs⁵⁴. Aux commandes de ce navire, on trouve un patron nommé Ousseny, 36 ans, né à Madagascar, signant en Arabe. Cet homme semble bien être un Antalaotra ; mais pour ses subalternes, nous ne pouvons que citer des noms. On relève la présence d'un certain Sivande et d'un Taraka dont on ne connaît malheureusement ni les lieux de naissance, ni la langue. Ces noms qui semblent malgaches indiquent que ces marins doivent aussi être Antalaotra⁵⁵.

Les gens de mer qui circulent entre les rives du canal de Mozambique ont des origines très diverses, de l'Inde à Madagascar en passant par l'Arabie et Zanzibar. Leur point commun, leur lien, est l'Islam et la pratique de la langue arabe. Ils occupent chacun, selon leurs origines des places bien particulières dans ces réseaux de commerce.

⁵³ Léon A., *Nossi-Bé (1855-1856), topographie, climatologie, ethnographie*, imprimerie G. Grounoulhou, Paris, 1894, p. 13.

⁵⁴ Ce navire tire son nom de la source sacrée Zam-Zam.

⁵⁵ SHM 4C6-4, Dossier envoyé par le juge d'instruction de Nosy Be au commandant particulier de Nosy Be, 6 mai 1874, fiche *Zam-Zam*.

III-Nosy Be et sa marine marchande

L'absence d'archives concernant les points non contrôlés par des administrations rend difficile une quantification du trafic entre les deux côtes du canal de Mozambique. Cependant, celles des colonies françaises de Mayotte et Nosy Be nous donnent un aperçu assez intéressant de ces échanges. Les registres portuaires de ces deux territoires renferment des riches informations, surtout en ce qui concerne les lieux de construction des navires ayant ces îles pour ports d'attache. D'autre part, les dossiers concernant les navires francisés, suspects ou bien coupables de traite illégale, contiennent de nombreux témoignages et renseignements sur les cargaisons et la composition des équipages, et au delà, sur les zones et les routes fréquentées par les bateaux. Ces affaires nous délivrent une carte, certes un peu tronquée, mais tout de même assez intéressante, des principales routes maritimes empruntées par les boutres.

Fig. 7 : Chantier de construction navale à Ambanoro (Nosy Be) au début XXe siècle.



Indigènes construisant un boutre, carte postale grand bazar-articoli Jeewa, 1907.

Une photo rare qui illustre bien l'activité du chantier naval d'Amбаноро.

Les boutres du Nord-ouest de Madagascar

La plupart des navires consignés sur les registres maritimes de Nosy Be sont en fait construits dans la colonie même, plus précisément à Ambanoro.

La ville d'Amбаноро, plus connue aujourd'hui sous le nom de Marodoka, est, au XIXe siècle le principal port aux boutres de Nosy Be. Elle est située à cinq kilomètres à l'est d'Hell-Ville, chef-lieu

de la colonie française. Il s'agit d'une cité bâtie sur un modèle swahili. Ses maisons sont en coraux et en chaux, son urbanisme et son architecture rappellent ceux de Zanzibar, à tel point qu'elle est même surnommée le « petit Zanzibar » (Blanchy, 1995 : 99-100). Cette ville dispose d'un havre, la « baie des Antalaotra », dans lequel les boutres qui viennent s'y grêver peuvent, à marée basse, décharger sans inconvénient leurs cargaisons. D'autre part, la présence du massif forestier du Lokobe et d'une aiguade offre toutes les commodités pour une installation portuaire idéale. Cette ville est en tous points comparable aux cités swahili : installée sur une île côtière, elle sert d'entrepôt à la côte occidentale de Madagascar (Middleton, 1992 : 8-9).

Il est évident que les navires construits, à Ambanoro, jaugeant pour la plupart entre 15 et 30 tonneaux, sont destinés à l'activité régionale, se consacrant au bornage ou au cabotage à Madagascar, aux Comores et, éventuellement, à la côte orientale d'Afrique. (voir figure 7)

Fig. 8 : *Boutre à Morondava à la fin du XIXe siècle*

Fonds Grandidier XIIIh n°41.



Cette photographie représente un *ganja*. La présence du drapeau des *Messageries Maritimes* sur la pirogue illustre la collaboration de plus en plus forte entre les commerçants islamisés et les compagnies européennes à la fin du XIXe siècle. D'autre part, le drapeau que l'on distingue sur la poupe suggère que ce navire vient d'un port ottoman, très probablement du golfe Persique.

Sur les 128 navires inscrits au registre maritime des établissements de Mayotte et Nosy Be de 1868 à 1877, 83 ont été bâtis à Nosy Be dont 81 à Ambanoro. Sur ces mêmes 128 boutres, 101 ont

été francisés dans les bureaux des affaires maritimes de Nosy Be et ont comme port d'attache Nosy Be, en fait Ambanoro. On remarque, d'ailleurs, la faible importance de Mayotte comme port d'attache. Seuls 27 boutres sont enregistrés et 5 construits dans cette île, ce qui montre bien la maigre activité commerciale de l'île à cette période (J. Martin, 1983 : vol.1, 258).

Parmi les 83 bateaux construits à Nosy Be, deux dépassent les 100 t. : le *Machassy*, armateur Amadoum, 145 t., francisé le 12 juillet 1872 et le *Ganya Fatalher*, armateur Mézence⁵⁶, 108 t. francisé le 2 septembre 1871⁵⁷. Il est possible que ces gros navires se consacrent à la navigation de longue distance.

Nous n'avons ici que des chiffres concernant les colonies de Nosy Be et Mayotte. Il serait intéressant de disposer de données sur les ports contrôlés par les Merina, surtout Majunga, mais aussi Anorontsangana et Morondava, points importants du commerce au XIXe siècle, afin de quantifier cette marine marchande basée à Madagascar.

La côte orientale de l'Afrique

Les registres des colonies françaises du canal de Mozambique ne mentionnent que 15 boutres construits à Zanzibar entre 1868 et 1879, deux à Pemba, deux à Lamu, deux dans l'archipel des Comores...⁵⁸

Si on compte peu de bateaux construits sur la côte orientale de l'Afrique parmi ceux ayant pour port d'attache Nosy Be et Mayotte (23 bateaux), il n'en reste pas moins que la principale destination ultramarine des boutres qui trafiquent sur la côte Ouest de Madagascar reste Zanzibar.

Les références abondent sur la présence de navires zanzibari, tels les *jahazi*, sur la côte Ouest de Madagascar (J. Hornell, 1942 : 21). On note même que certains ont eu un certain rôle dans la vie militaire et politique de la région de Nosy Be. En 1838, le *Curlew*, bateau de guerre du sultan de Zanzibar Seyyid Saïd, prête main-forte aux Sakalava Bemihisatra, menacés par les Merina à Ambavatoby (C. Guillain, 1845 : 130 et *seq.*).

La côte mozambicaine est aussi une destination importante. La région d'Angoche, la plus proche des rives de Madagascar, est fréquemment parcourue par les marins venus de la Grande Ile (R.N. Colomb, 1873 : 308-309).

Les affaires de boutres francisés accusés de traite illégale reflètent l'ampleur et le rayonnement de ces relations maritimes. Les contentieux, qui opposent régulièrement la France à la Grande-

⁵⁶ Mézence, soldat arrivé dans la colonie de Nosy Be en 1843, quitte l'administration militaire en 1846 et fonde une concession. En 1855, il possède 25 ha de cocotiers et 7 ha de canne à sucre. On peut se demander si l'achat de ce gros boutre n'est pas une tentative de Mézence de diversifier ses activités ou bien de se reconverter au commerce de traite. R. Decary, *L'île Nosy Be de Madagascar : histoire d'une colonisation*, Editions maritimes et d'outre-mer, Paris, 1960, p. 155.

⁵⁷ SHM 4C5-30, registre des boutres francisés de Mayotte et dépendances 1868-1879.

⁵⁸ SHM 4C5-30, registre des boutres francisés de Mayotte et dépendances 1868-1879.

Bretagne, font sortir de l'anonymat des liaisons commerciales bien établies. Elles rendent visibles les réseaux, difficiles à cerner, qui relient la côte Nord-Ouest de Madagascar à de nombreux havres de la côte africaine.

Ainsi, en 1875, à deux mois d'intervalle, les Portugais arraisonnent deux navires de Nosy Be au Mozambique. Le boutre français *Azalie*, 80 t., parti de Nosy Be en juin, accoste au port de Mozambique en août 1875. Le patron, un certain Amadi, n'est pas en règle : il lui manque l'acte de francisation. Daramsy Djua, véritable propriétaire, est un commerçant indien de Caxe (Mozambique), connu de l'administration portugaise. Le rôle d'équipage indique 23 hommes alors qu'on en dénombre seulement 19 à bord, ce qui constitue, aux yeux de la Cour de justice portugaise du Mozambique, une preuve flagrante d'implication dans le commerce d'esclaves. Le patron du boutre est interpellé⁵⁹.

Le 15 juin 1875, le boutre *Rosalie* est poursuivi par un bateau anglais. Réfugié dans les eaux territoriales portugaises, il est arraisonné entre les îles mozambicaines de Goa et Sena par le vapeur portugais *Tete*. Le boutre *Rosalie*, patron Gulamo Ussene Alibo, francisé à Nosy Be, est en infraction vis-à-vis du droit maritime, il n'a pas fait tamponner ses papiers auprès du consul français lors d'un passage à Zanzibar. Le bateau est perquisitionné, on trouve à bord des éléments suspects : nombreux barils d'eau, planches pour faire des faux ponts... qui font peser un lourd soupçon de traite interlope sur cet esquif. Le patron du *Rosalie* rejoint derrière les barreaux le patron Amadi du boutre *Azalie*⁶⁰.

L'Arabie et l'Inde

Les flottes commerciales basées dans l'Ouest de Madagascar ne se bornent pas aux côtes du canal de Mozambique. Le boutre *Tataraman*, capitaine Saleh Taar, sous pavillon français, appartient à Abdalah ben Salem, sujet français domicilié à Ambanoro, ayant à son bord 46 hommes d'équipages et 33 passagers, arrive à Aden en provenance de Zanzibar avec un chargement de bois. Ses papiers sont en règle mais il est accusé de se livrer à la traite des esclaves. En effet, le boutre compte à son bord deux femmes « achetées sur le marché aux esclaves de Zanzibar ». Le capitaine et l'armateur sont inculpés et condamnés, à Aden, à un an de prison pour trafic d'esclaves. Après enquête de l'agent consulaire français d'Aden, il apparaît que l'armateur et le patron sont connus au Yemen pour avoir mené par le passé plusieurs opérations de débarquement d'esclaves à Mukkala⁶¹.

⁵⁹ SHM BB3-837, lettre du gouverneur général de la province de Mozambique au commandant de la division navale de l'océan Indien, 10 août 1875.

⁶⁰ *Idem*, traduction du jugement du conseil de justice de la province de Mozambique déclarant le boutre français *Rosalie* de bonne prise, à destination du commandant supérieur de Mayotte et dépendances, 7 juin 1875; pour le trafic d'esclaves avec le Mozambique consulter Capela J. , « O tráfico de escravos para o Índico, 1720-1902 » in *O escravismo colonial em Moçambique*, Edições Afrontamento, Porto, 1993, pp. 75-132.

⁶¹ SHM 4C1-8, dossier envoyé par le consul de France à Bombay au ministre des Affaires étrangères, 6 juin 1873.

Par ailleurs, on compte, parmi les navires francisés de Nosy Be, 23 boutres⁶², construits à « Soury » (Sûr) sur la côte omanaise, six autres à Mascate. Enfin, trois le sont en Inde, à Bombay précisément, dont un gros boutre de 178 t. : le *Sahala*, armateur Diouma Ben Abdallah⁶³. Ces derniers, fabriqués dans les chantiers navals du nord-ouest de l'Inde, sont manifestement des *baghla*, des *kotia* ou des *ganja*, navires hauturiers dont les représentants ont mouillé à Nosy Be jusqu'après la seconde Guerre mondiale (voir figure 2)⁶⁴.

Conclusion :

Au XIXe siècle, la navigation boutrière est le vecteur principal du commerce dans le canal de Mozambique. L'implantation, de plus en plus sensible à partir des années 1870, des compagnies de commerce européennes sur la côte ouest de Madagascar change peu-à-peu la nature de la chaîne logistique, rétrogradant progressivement les armateurs indiens au rang d'auxiliaires de ces compagnies et n'octroyant aux marins islamisés qu'un rôle d'ouvrier au service de ce système. La navigation boutrière et les réseaux maritimes des marchands islamisés ont cependant encore de beaux jours devant eux. Il faut attendre la colonisation de l'île entière et la mise en valeur portuaire des principales échelles du commerce de la côte Ouest pour que ces réseaux périclitent et se restreignent au à la sphère locale, dans des créneaux économiques de plus en plus étroits.

La navigation boutrière est encore aujourd'hui bien vivante dans le golfe Persique, la mer Rouge et le golfe d'Oman. A notre connaissance, il n'y a plus, de nos jours, de traversée du canal de Mozambique par boutre. Les cargos et les vedettes à moteur, qui mouillent à Tamatave, Majunga, Nosy Be, Diego ou Tuléar se chargent de transporter, de manière plus ou moins sûre, les marchandises et les voyageurs qui désirent se rendre aux Comores ou sur la côte orientale de l'Afrique.

Malgré tout, et contre vents et marées, le boutre reste un moyen de locomotion fort usité à Madagascar, efficace et surtout très bon marché⁶⁵. Du fait de l'absence de structures de transport terrestre viables dans l'Ouest malgache, du faible coût de sa construction et du tarif sans cesse en hausse du mazout, les boutres sont largement utilisés pour le petit cabotage régional (J.C. Penrad, 1984 : 28-31). La côte nord-ouest est toujours parsemée de petits ports qui les abritent. Certains

⁶² Nous n'avons aucune précision sur le type de ces navires.

⁶³ S.H.M. 4C5-30, Registre des boutres francisés de Mayotte et dépendances 1868-1879.

⁶⁴ Informations aimablement communiquées par M. Adamaly Hassanaly, négociant à Hellville, Nosy Be. Entretien réalisé dans les bureaux de la Société Hassanaly à Hellville le 30 janvier 2004. Adamaly Hassanaly, 93 ans, né à Nosy Be, est le chef d'une des entreprises les plus actives et les plus riches du Nord de Madagascar. Originaire de Jamnagar dans le Gujerat, la famille Hassanaly est installée sur l'île depuis les années 1880 et entretient encore aujourd'hui de fortes relations avec sa région d'origine.

⁶⁵ Il est à noter cependant que les boutres ont été en partie supplantés par des goélettes de style européen, surtout dans le Sud-Ouest. Voir à ce sujet Gueunier N.J., « Boutres et goélettes. La technologie de la navigation traditionnelle sur la côte ouest de Madagascar », *Omalý sy Anio* n°25-26, 1987, pp.135-168.

sont même restés assez actifs comme celui d'Andavakotoko à Nosy Be, ou bien le fameux port aux boutres de Majunga⁶⁶.



Vue de la rade d'Andavakotoko, Nosy Be, cliché Sanchez, juillet 2005

Bibliographie :

- E. A. Alpers, « A Complex Relationship : Mozambique and the Comoro Islands in the 19th and 20th centuries », in *Cahiers d'études africaines*, n°161, 2001, p. 73-95.
- J.F. Baré, *Sable rouge. Une monarchie du Nord-Ouest malgache dans l'Histoire*, l'Harmattan, Paris, 1980, 383 p.
- D. Barret, *Les îles de l'Océan Indien occidental et le bateau : communication des hommes et des idées à travers les archives des Messageries Maritimes (1865-1920)*, Thèse de doctorat, Paris VII, 1983, 272 p.
- D. Barret, « Les Messageries Maritimes dans le sud-ouest de l'océan Indien (1864-1920) », in *Recherche, pédagogie et culture*, n°67, juillet-aout-septembre 1984, p. 34-40
- S. Blanchy, *Karana et Banians. Les commerçants d'origine indienne à Madagascar*, L'Harmattan, Paris, 1995, 346 p.
- R. Decary, *L'île Nosy Be de Madagascar, histoire d'une colonisation*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, Paris, 1960, 225 p.
- G. Ferrand, *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XVe et XVIe s.*, t. III, Geuthner, Paris, 1928, 272 p.
- A. Grandidier, *Souvenirs de voyages d'Alfred Grandidier 1865-1870*, publiés par P. Vérin,

⁶⁶ Rantoandro G., « Une tradition de construction navale : les boutres de Majunga », *Omalý sy Anio* n°27, Antananarivo, Janvier-Juin 1988, pp.57-75.

- Association malgache d'archéologie, Documents anciens sur Madagascar, t. 6, Tananarive, 1916 (1971), 50 p.
- H. Grosset-Grange, *Glossaire nautique arabe ancien et moderne de l'océan Indien*, CTHS, Paris, 1993, 217 p.
- N. J. Gueunier, « Boutres et goélettes. La technologie de la navigation traditionnelle sur la côte ouest de Madagascar », *Omalý sy Anio*, Antananarivo, n°25-26, 1987, p. 135-168.
- C. Guillain, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de partie occidentale de Madagascar*, Arthus Bertrand, Paris, 1845, 371 p.
- C. Guillain, *Documents sur l'Histoire, la Géographie et le commerce de la côte orientale de l'Afrique Orientale*, Arthus Bertrand éditeur, Paris, 1856, 3 vol. (628 p., 556 p., 527 p.).
- J. Hornell, « A Tentative Classification of Arab Sea-craft », *Mariner's Mirror*, n°28, 1942, p. 11-40.
- F. Le Guennec Coppens et P. Caplan (dir.), *Les Swahili entre Afrique et Arabie*, Karthala, Paris, 1991, 214 p.
- A. Léon, *Nossi-Bé (1855-1856), topographie, climatologie, ethnographie*, imprimerie G. Grounouilhou, Paris, 1894, 13 p.
- J. Martin, *Comores : quatre îles entre pirates et planteurs*, l'Harmattan, Paris, 1983, 2 vol., 611 p. & 477 p.
- J.-L. Miège, « Les boutriers arabes dans l'océan Indien au XIXe s. », I.H.P.O.M., *Minorités et gens de mer en océan Indien : XIXe-XXe siècles*, CHEAM, 1979, p. 113-118.
- E. Pâris, *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du grand Océan et de l'Amérique*, Arthus Bertrand, Paris, 1841, 160 p.
- D. Parkin & R. Barnes, *Ships and Development of Maritime Technology in the Indian Ocean*, Routledge Curzon, London, 2002, 360 p.
- J.C. Penrad, « Navigation et commerce. Les boutres dans l'océan Indien occidental », *Recherche, Pédagogie, Culture*, n°67, juil.-août-sept. 1984, p. 28-31.
- X. de Planhol, *L'Islam et la mer, la mosquée et le matelot VIIe-XXe siècle*, Perrin, Paris, 2000, 658 p.
- G. Rantoandro, « Une communauté mercantile du Nord-Ouest : Les Antalaotra », *Omalý sy Anio* n°17-18-19-20, Antananarivo, 1983-1984, p. 195-210.
- G. Rantoandro, « Une tradition de construction navale : les boutres de Majunga », *Omalý sy Anio* n°27, Antananarivo, janvier-juin 1988, p. 57-75.
- M. Rasoamiamanana, *Aspects économiques et sociaux de la vie à Majunga entre 1862 et 1881*, [Université de Madagascar, Etablissement d'enseignement supérieur des lettres, 1981, 165 p.](#)
- S. F. Sanchez, *Nosy Be, un carrefour de l'océan Indien occidental (1839-1920)*, mémoire de DEA, Paris 7, juin 2004, 178 p.
- Service Hydrographique de la Marine, *Instructions nautiques, Madagascar et îles éparses, océans Indien et austral*, Service Hydrographique de la Marine, Paris, 1934, 343 p.
- G.R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*, London, Royal asiatic society of Great Britain and Ireland, London, 1971, 614 p.
- P. Vérin, *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, Service de reproduction des thèses de l'Université, Lille, 1975, 2 volumes, 1027 p.