

ENTRE VENTS ET MAREES, SAISONNALITE DES ACTIVITES MARITIMES DANS LA REGION DE BELO-SUR-MER (COTE OUEST DE MADAGASCAR)

par Philippe HENRY

1 - Origine et caractéristiques de l'activité goélettère

L'essor de la navigation goélettère dans la région de Morondava date de la fin du 19^{ème} siècle, époque à laquelle Ludovic et Albert Joachim, charpentiers de marine réunionnais, créèrent une école de charpenterie à Morondava. Cette création est surtout à mettre à l'actif d'Albert Joachim qui obtint de Galliéri, gouverneur de Madagascar à ce moment-là, "des subventions pour la formation de charpentiers malgaches dans son chantier" (Gueunier 87). D'abord effectué dans l'école de Joachim, l'apprentissage des techniques de la construction goélettère se réalise désormais par transmission de père en fils.

1-1 La construction

Les chantiers jalonnent le chenal de Belo. Nous en avons relevé une quinzaine en service en 1994 signe, d'après les anciens, d'un certain dynamisme. Effectivement nos interlocuteurs à Belo sont unanimes pour décrire l'engouement dont jouit la goélette. Chaque famille a entrepris ou rêve d'entreprendre un jour la construction d'une goélette (*botry*). Elle assure des gains substantiels et rapides. De plus, il existe au sein des jeunes adultes une véritable émulation pour la possession d'un navire à voile. Acquérir une goélette est un prestige auquel il est difficile de ne pas succomber et que permettent peut-être plus qu'auparavant les revenus tirés de la pêche. Les foyers les plus pauvres possèdent leur chantier goélettier, même si l'embarcation est plus proche d'une barque que d'une goélette. Mais au bout du labeur il y a la mise à l'eau où tout le village est réuni pour fêter l'événement et ainsi flatter l'orgueil du nouveau propriétaire.

La construction d'une goélette nécessite environ une année de travail si le propriétaire peut atteler à la tâche une ou plusieurs équipes de manoeuvres. Dans la réalité, seules les "grandes familles" de Belo peuvent se le permettre. La plupart des chantiers sont menés par le propriétaire lui-même, souvent seul, quelquefois aidé par un fils. Dès qu'il a pu économiser une somme suffisante, il passe commande de planches auprès des Masikoro (paysans-forestiers) qui livrent les produits en charrettes ou en pirogues à Belo. Mais lorsque les moyens manquent, il faut se déplacer en forêt et débiter soi-même les planches. Une fois les économies épuisées, le chantier est laissé en veille pour plusieurs semaines voire plusieurs mois si l'argent fait défaut. Accaparé la majeure partie du temps

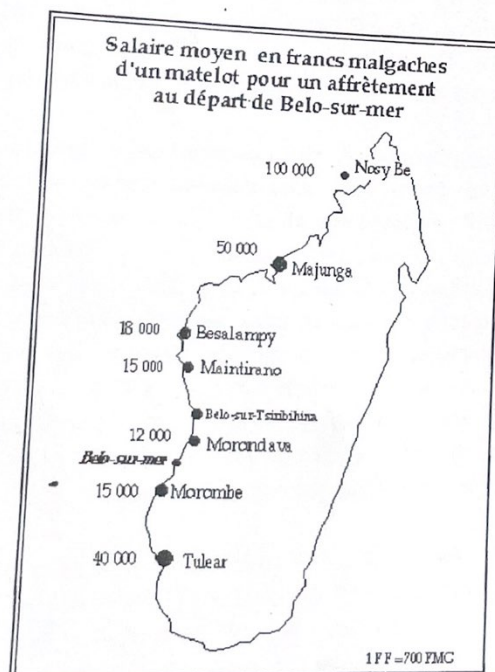
La goélette

par la recherche de moyens de subsistance, le chef de famille abandonne sa goélette à tel point que certains chantiers sont en cours depuis plus de dix ans à Belo-sur-mer ! Une fois la goélette mise à l'eau, d'autres problèmes surgissent liés à la l'embauche de l'équipage et à la recherche d'un fret.

1-2 La navigation

L'équipage se compose d'un capitaine et de quelques matelots. Le capitaine s'il n'est pas le propriétaire de l'embarcation est embauché dans la famille (un fils par exemple) ou parmi les alliés *longo* (alliés du lignage), gage de sérieux et d'honnêteté. Il arrive en effet que certains capitaines détournent les marchandises transportées à leur profit.

Les matelots sont recrutés sans exigence de parenté mais plutôt par affinité avec le capitaine. Tous les ports de la côte ouest fournissent de la main d'oeuvre navigante mais il semble que la plupart des matelots soient issus de Belo. Quelle famille n'a pas un parent matelot ou capitaine qui un jour a navigué sur une goélette ?



THEOROVA TOURS P.O.BOX 171
Phone 55.520.89 Fax 520.80
MORONDAVA 619 MADAGASCAR

Quelque semaines passées à Belo nous ont permis d'apprécier l'ampleur du phénomène. Tout d'abord il nous fut souvent difficile de trouver un piroguier pour nos sorties en mer ce qui nous laissait pas de nous étonner dans un village de pêcheurs. Plus encore certains jours nous ne trouvions pas de poissons pour nos repas. Les raisons en sont diverses : la plupart des prises sont vendues aux pêcheries de Morondava et surtout la majeure partie des hommes valides se trouvent en mer entre Tulear et Nosy Be affairés à naviguer sur les goélettes.

Dès qu'un jeune est en âge de manier une corde, il quitte l'école et s'embarque sur un navire. Les gains peuvent être rapidement élevés s'il décroche un contrat pour un port éloigné ou de petits affrètements rapprochés. Le salaire d'un matelot est évalué au coût de transport d'une tonne de marchandise (sel, sucre, produits de récolte...), celui d'un capitaine de trois à cinq s'il n'est pas le propriétaire. Dans le cas contraire, il embauche la mise totale déduite des salaires de l'équipage. Le document ci-dessus donne le salaire moyen pour un affrètement d'un matelot au départ de Belo à destination des ports principaux de la côte occidentale de Madagascar, domaine de la navigation à voile.

Lorsque l'équipage est constitué, il reste à trouver un fret à transporter. Les gros propriétaires à la tête de plusieurs embarcations raflent la plupart des meilleurs contrats, ne laissant aux autres que les miettes pour lesquelles la concurrence est acharnée. Ibramdjee (84) dresse avec raison un bilan plutôt sombre du transport à voile. Depuis le début du siècle, la situation n'a cessé de se dégrader. Les deux guerres mondiales ont entravé l'activité goélettère puis dès la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, les caboteurs métalliques et l'ouverture des axes routiers ont fortement concurrencé les goélettes. De plus les défauts intrinsèques de ces embarcations les désavantagent vis-à-vis des moyens de transport plus fiables : les goélettes sont tributaires des aléas atmosphériques ne possèdent pas de moyen de levage à bord ; leur finition est souvent défectueuse entraînant des pertes d'étanchéité dommageables pour les cargaisons.

Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause ces constatations objectives, néanmoins nos observations nous permettent d'avancer qu'à court ou moyen terme la situation pourrait s'améliorer, justifiant le boom actuel de la construction. Reprenons un des arguments d'Ibramdjee défavorable à la navigation à voile, en l'occurrence le développement des axes routiers. Il s'impose actuellement beaucoup moins nettement qu'il y a dix ou quinze ans, époque où l'auteur a recueilli ses informations. En effet depuis lors, le réseau routier malgache s'est fortement dégradé, subissant la crise économique dans laquelle est plongée la Grande Ile depuis le début des années 80. En saison des pluies, beaucoup de voies sont impraticables et, même en saison sèche, certains axes restent ouverts aux seuls véhicules équipés d'un double pont. Nous pensons que la goélette a là une place à prendre même si la navigation de décembre à février (saison des pluies) est délicate.

UDACHIN Theophile
Professeur Diplômé de l'INFP

Une des contraintes majeures des goélettes est la raréfaction des frets, constitués de façon dominante par le sucre et le sel. Or l'exploitation de ce dernier à Belo est en passe de voir sa production doubler pratiquement dans les années à venir grâce à l'extension programmée des bassins. Cela constituerait une aubaine pour la navigation goélettère. Indépendamment de la conjoncture économique du moment, la petite taille et le faible tirant d'eau des goélettes leur permettent d'embarquer des marchandises en petites quantités et d'avoir accès à tous les ports de la côte ouest même les plus envasés.

2 - Les rythmes au quotidien : les mouvements pendulaires des pêcheurs

2-1 Le jusant

Le courant de jusant est mis à profit par les piroguiers pour quitter Belo et gagner la haute mer. La conjonction du jusant avec la brise de terre (*tsiokatinana*, vent d'est) ou mieux avec l'alizé (*varatraza*) soufflant aussi de la terre vers la mer mais plus intensément, augure d'un départ dans les meilleures conditions qui soient, surtout si celles-ci sont réunies au matin entre 7 heures et 9 heures car automatiquement le retour se fera en fin d'après-midi avec la marée montante selon la logique des marées semi-diurnes. Si d'aventure le vent de terre s'apaise trop rapidement ou ne souffle pas assez loin en mer, il faut payer alors jusqu'au lieu de pêche choisi.

Belo-sur-mer ne jouit pas, comme plus au sud, au large de Tulear, des ressources abondantes du récif corallien où l'idéal est de parvenir à marée basse. La grève sableuse est toutefois émaillée de rochers grésocalcaires, qui, sans présenter la richesse de l'écosystème corallien, n'en regorge pas moins de niches où loge la faune marine. Sans attendre l'étal de marée basse, les plongeurs s'y rendent surtout lorsque la haute mer est mauvaise.

Le *rano moly* (jusant) est le moment privilégié pour pénétrer dans la lagune par le chenal de Belo car, à marée basse, les chenaux sont entièrement dégagés des eaux. Mais si le départ s'effectue trop tôt, on est contraint de patienter dans la pirogue pour pouvoir circuler à pieds secs entre les palétuviers. Les holothuries et plus encore les crabes sont ramassés dans la mangrove. Les holothuries ou concombres de mer gisent sur la vase découverte de palétuviers. Les hommes et surtout les femmes circulent en traînant derrière eux un sac en toile grossière qu'ils remplissent au fur et à mesure de ces animaux inoffensifs dont la capture est aisée. Le ramassage des holothuries peut s'avérer pénible lorsque l'étal de marée basse, moment propice pour se déplacer en lagune, se produit aux heures les plus chaudes de la journée entre 12 heures et 14 heures, ce qui est le cas lorsqu'on quitte Belo à 9 heures avec le jusant. Cependant ce n'est rien en comparaison du danger permanent du ramassage des crabes en mangrove.

Dans l'attente du retour des eaux, les crabes se réfugient dans le peu de fraîcheur et d'humidité que procurent la vase au pied des racines échasses ou des troncs creux des palétuviers. Une attention de tous les instants est requise pour éviter les blessures aux pieds occasionnées par les pneumatophores et pour échapper aux coupures provoquées par les bivalves morts dont il ne reste souvent qu'une seule valve aux bords très tranchants, fixées aux racines échasses, soulignant ainsi le niveau de l'étal de marée haute.

Chaque pas est effectué avec précision entre les pneumatophores. L'enchevêtrement des racines échasses couvertes de coquilles complique la progression. Minceur, souplesse, agilité et acuité visuelle sont les qualités essentielles que doit posséder tout ramasseur de crabes s'il ne veut pas rentrer bredouille et blessé. C'est donc une activité réservée aux femmes, pratiquée avec une adresse confirmée par les plus âgées d'entre elles. Nous avons

accompagné une femme vezo de soixante ans qui, une fois la démonstration faite des techniques de ramassage, s'est lancée à son rythme habituel à travers les palétuviers rendant impossible sans blessure grave toute poursuite de notre part.

Leurs pieds menus facilitent la circulation entre les ramifications radiculaires parfois fermes et pointues qui émergent de la vase. Les femmes de petite taille, entre 1,5 mètres et 1,6 mètres, disposent des facultés les plus adaptées pour louvoyer entre les racines échasses, se contorsionner dans les troncs creux où elles fouillent des yeux la pénombre et de leur bâton crocheté les anfractuosités en quête d'un crabe de belle taille.

Hors saison des pluies, période où le ramassage cède la place à la pêche, le butin d'une sortie s'élève de 1/2 à 1 sac soit dix à vingt kilos c'est-à-dire entre 15 et 30 pièces. On profite aussi d'une sortie en mangrove pour se procurer du bois de chauffe (branches mortes de palétuviers) ou des perches (jeunes palétuviers) qui entrent dans la confection des enclos (*vala*).

Dans le chenal de Belo, le jusant a laissé un mince ruisseau. Les goélettes sont lourdement affalées sur le côté. Les matelots profitent de quelques jours d'escale pour gratter la coque des parasites qui s'y sont fixés. Il faut se hâter car le capitaine peut aussi bien décider d'appareiller d'un étal de marée haute à l'autre au vu des conditions favorables qui règnent pour le moment. Effectivement le rafraîchissement soudain de l'atmosphère ne trompe pas : la brise de mer (*tsiokatimo*, vent du sud) s'est levée. Le flot va bientôt envahir le chenal, signal du retour pour les pêcheurs. Le vent agite la mer, trouble les eaux : le poisson ne mord plus aussi le moment est venu de dresser la voile et de rentrer. Toutefois en saison sèche la brise de mer reste vigoureuse jusqu'à 20 heures, ce qui laisse du temps pour regagner la terre ferme.

GDACHIN Theophile

Professeur Diplômé de l'INFP

2-2 Le flot

La haute mer est le territoire des hommes et des adolescents, la lagune est celui des femmes et le chenal de Belo est le domaine des enfants. Ils y étrennent à l'occasion du flot, poussé par un bon vent, leurs pirogues et goélettes miniatures toutes voiles dressées. Ils en éprouvent la flottabilité tandis que leurs aînés s'exercent sur des modèles grandeur nature (mais plus petits que ceux des adultes), manoeuvrant les voiles, simulant des abordages, sans jamais sortir du chenal. C'est le lieu par excellence de l'apprentissage de la mer. Jour après jour, les bases des techniques de navigation s'acquièrent avant le grand bain de la haute mer.

Plus loin d'autres munis de petits arcs cultivent leur adresse à la capture de petits poissons ou accompagnent quelques femmes à la pêche au filet en travers du chenal. Les prises si elles sont trop petites accompagneront le repas familial du soir, sinon, associées à celles du père revenu de la pêche, assemblées à l'aide d'une ficelle passée par une des ouïes et la bouche par groupe d'une dizaine (*tohiza*), elles seront vendues au village. En fin d'après-midi, les gamins déambulent entre les *vala* se signalant par la clameur de leurs voix

aiguës "fīa avily ē !" ("poisson à vendre!"). Au prix de 50 francs le poisson, c'est de 500 à 1000 francs qu'ils pourront rapporter au foyer.

Il arrive que quelques pêcheurs, trompés par de mauvais calculs ou satisfaits de leur pêche décident de pénétrer dans le chenal au début du flot. Autant que possible cette pratique est évitée car elle nécessite de gros efforts pour franchir l'embouchure du chenal de Belo où viennent s'échouer les pirogues (selon les pêcheurs il est de moins en moins facile de pénétrer dans le chenal à cause de l'accumulation de sable). Les hommes sont alors obligés au mieux de pousser l'embarcation, au pire de la soulever jusqu'à trouver une hauteur d'eau suffisante (environ 50 centimètres, selon la charge). Ensuite ils seront rapidement stoppés à l'entrée du chenal presque à sec, résignés à l'attente, à seulement quelques centaines de mètres du lieu d'accostage où dans une heure ou deux les piroguiers pourront enfin décharger le fruit de leur pêche.

Cette description de l'utilisation par les Vezo du rythme des marées pour rejoindre les espaces de pêche est, comme nous l'avons déjà souligné, un cas idéal combinant vent et marée favorables à des moments privilégiés. Dans la réalité des variantes sont observables. Par exemple un pêcheur estimant que l'état de la mer se prêtera à une sortie fructueuse, n'hésitera pas à l'étal de marée basse, aidé par quelques amis, à porter la pirogue sur plusieurs dizaines de mètres afin de parvenir à un portion navigable du chenal. D'autres, en saison chaude, effectueront une sortie nocturne à la rame pour cause de besoin monétaire urgent.

En revanche on observe rarement une pirogue s'attaquer de face à la brise marine ou prendre la mer par vent violent ce qui d'après certains pêcheurs de Belo distinguerait les Sakalava Vezo des Vezo du Sud que des vents exacerbés ne dérangent pas tant ils y sont habitués à ces latitudes (autour du Tropique du Capricorne).

2-3 Les marées exceptionnelles

Les grandes marées (vives-eaux et équinoxe) sont d'un intérêt limité sur une côte privée de récif corallien. Sur le grand Récif de Tulear, Koechlin (75) souligne les pratiques particulières des Vezo en marée basse de vives-eaux : chasse du poisson et du poulpe aux harpons, collecte des gonades d'oursins. Rien de tout cela à Belo où il n'y a guère qu'autour des îles frangées de coraux où ces activités seraient possibles. Cependant les coraux y sont toujours immergés et de plus les grandes marées coïncident souvent avec des accès venteux violents interdisant la navigation pour plusieurs jours.

C'est alors le moment idéal pour l'entretien des embarcations ou pour le ramassage en mangrove, largement dégagée des eaux en étal de marée basse de vives-eaux.

Les marées de mortes-eaux n'influencent pas le rythme des sorties en mer mais par contre entravent la circulation dans la lagune où le faible marnage réduit à marée basse le domaine de ramassage des holothuries et des crabes.

Les grandes marées de vives-eaux (équinoxe) et de mortes-eaux (solstice) ont des effets précis sur la circulation et les activités des Vezo. En mars ont lieu les marées d'équinoxe (*soro amboliny*) marquées par des marnages exceptionnels. C'est le moment où les palétuviers *Avicennia* perdent leurs fruits, dispersés dans les chenaux vers la mer. C'est le *mane-le-boa* (dispersion des fruits) pour les Vezo de Belo, qui savent fort bien que ces fruits attirent les tortues de mer (*fano*) capturées en grand nombre à cette époque.

Les marées de solstice (*lemy maty*) empêchent les goélettes de pénétrer dans le chenal de Belo car leur tirant d'eau est trop important. A l'opposé les pêcheurs affectionnent les quelques jours du solstice car les courants de marées (*ren-drano*) sont atténués laissant les eaux calmes, idéales pour la pêche.

Les forces d'attraction d'intensité différente qu'exercent la lune et le soleil sur les océans sont à l'origine sur les côtes d'une variété de rythmes que les terres ne connaissent pas. Les marées résultent de la conjugaison de ces forces. Mais Terre, Lune et Soleil se rapprochent, s'éloignent, s'organisent en quadrature (mortes-eaux) ou syzygies (vives-eaux) de telle sorte qu'une marée n'a jamais une amplitude semblable et se produira toujours plus tôt que celle qui la suit.

Chaque jour ne se répète pas égal à lui-même pour les pêcheurs. Les conditions idéales d'un départ au matin et un retour au soir ne sont guère souvent réunies. Mais ils n'hésitent pas à s'affranchir jusqu'à un certain point des mouvements marégraphiques. Par exemple une fenêtre de marée favorable à un aller-retour dans la journée peut être contrariée par un vent perturbateur. Le temps passé à terre sera par la suite compensé en effectuant des sorties nocturnes quitte à rentrer à la pagaie.

3 - Les rythmes annuels : les mouvements saisonniers

3-1 Le temps de l'isolement (décembre à février-mars / asara)

Les pluies s'abattent sous forme d'orages sur les terres et de grains en mer. Les pistes transformées en bourbiers et les vents violents et tourbillonnants sous les météores maintiennent Vezo et Masikoro dans leurs villages respectifs. C'est l'époque de l'année où pirogues et goélettes dont on a affalé les voiles et les charrettes dont on a dételé les boeufs sont à l'entretien. Vezo et Masikoro ont alors peu de relations.

Sur les rives du chenal, matelots et pêcheurs bloqués à terre auscultent avec circonspection leurs embarcations. Les parties de la carène des goélettes situées en dessous de la ligne de flottaison sont calfatées : l'étoupe en fibres de sisal est introduite à l'aide d'un maillet et d'un fer entre les bordés (planches dont l'assemblage constitue la coque) puis enduite d'une sorte de goudron, ce procédé assurant l'imperméabilité de la coque à l'intérieur de laquelle les futures cargaisons ne devront pas être en contact avec l'eau.

Si le propriétaire le juge nécessaire, certains bordés sont remplacés. C'est donc pour les Masikoro la pleine activité de coupe de bois commandé par les Vezo. La proximité de ces

villages avec Belo occasionne de très courts déplacements. Les bordés les plus délicats à fixer sont ceux qui demandent un cintrage, à la poupe ou à la proue du navire. L'opération peut demander plusieurs jours de travail : la planche qui doit être tordue est enduite d'huile (de vidange ou de requin) puis chauffée au-dessus d'un petit foyer jusqu'à ce que le ramollissement soit suffisant. On procède alors à la torsion en ayant garde de ne pas briser la planche. Pour les mêmes raisons, on prendra autant de soins lors de la fixation du bordé à la coque.

Les pirogues à balancier subissent également une révision durant laquelle on peut décider du remplacement d'une pièce ou plus radicalement commander un nouvel engin.

La durée de vie d'une goélette est très variable : les anciens racontent que certains bâtiments mises à l'eau dans les années 30-40 naviguent encore, tout dépendant du temps consacré à son entretien.

En revanche une pirogue au delà de trois ans d'âge est vouée "à la casse". L'eau de mer et les parasites qu'elle héberge détériorent la coque et surtout les contraintes énormes (torsion et cisaillement) qui agissent sur l'embarcation sur une mer un tant soit peu houleuse et la fatiguent beaucoup. Lors de sorties par mer agitée, le flotteur traversier s'enfonce dans l'eau jusqu'aux taquets qui le maintiennent par l'intermédiaire des espars traversiers au monoxyle provoquant des coups de freins brutaux durant lesquels on perçoit aisément les forces de cisaillement qui s'exercent sur l'engin.

Sortir en *asara* avec une pirogue vieillie, c'est, au delà des risques classiques de retournement cause la plus courante d'accident mortel, s'exposer au bris d'un mât, pièce également fort sollicitée.

Pour les goélettes, s'échouer sur les récifs est en *asara* une fin que peu de capitaines veulent connaître. Cependant les plus malhonnêtes d'entre eux n'hésiteront pas, si cela se produit, à partager le fret avec les matelots et les villageois venus à leur rencontre en rendant compte au propriétaire de la perte corps et bien du navire. Les besoins d'argent poussent quand même les plus téméraires de ceux qui possèdent plusieurs voiliers à affréter des marchandises en *asara*.

L'état de la mer et de l'atmosphère n'empêchent pas la pêche en lagune. En *asara*, l'eau douce qui tombe en abondance sur la mangrove repousse les crabes dans les chenaux de marée à la recherche d'eau salée. Le ramassage est alors converti en pêche pour laquelle s'associent homme et femme. Tandis que l'homme prend les commandes de la pirogue, la femme scrute le fond du chenal sur lequel fuient les crabes à l'approche de l'embarcation. D'un geste précis, la femme capture l'animal à l'aide d'une raquette (*kipao*) qu'elle racle brutalement sur le fond pour y faire entrer le crabe. En *asara* la récolte de crabes est à son maximum atteignant deux ou trois sacs soit quarante à soixante kilos. Même si la plus grosse part revient aux collecteurs, on ne dédaigne pas en consommer soi-même d'autant plus que, de décembre à février voire mars, les Masikoro ne se déplacent pas en l'absence de récoltes induisant donc une véritable soudure sur les côtes,

exacerbée lorsque la pêche est impossible ou s'il l'on n'a pas pu constituer des stocks en prévision de ces trois à quatre mois difficiles.

Pour les agriculteurs les travaux des champs battent leur plein : on sème le maïs que l'on protégera des boeufs en clôturant de piquets les parcelles. Les troupeaux sont en effet laissés en libre pâturage en *asara*, époque à laquelle les graminées verdissent en particulier la très recherchée *Heteropogon contortus*.

A Ankilifolo, on repique le riz en réclamant aux ancêtres une quantité d'eau suffisante.

Les sauniers temporaires qui délaissent les salines en saison des pluies reviennent aux champs. L'eau douce trop abondante contrarie fortement l'évaporation de l'eau sursalée des cristallisoirs.

3-2 Le temps du renouveau (mars-avril à juin / *fararano*)

C'est déjà *asoity* pour les Masikoro mais *fararano* (la dernière eau) pour les Vezo. Cette perception plus fine de la saisonnalité sur les côtes tient probablement au fait que les saisons marines sont en retard sur les saisons terrestres. Pour les Vezo, en *fararano*, les eaux sont encore chaudes donc favorables à la pêche ce que confirme partiellement le manuel des pêches (84) : "la poussée végétale est d'autant plus rapide que (...) la température accélère les processus biochimiques et la dissolution du CO₂. Cette accélération de la vie s'observe sur l'ensemble de la chaîne vitale (...)". Mais si ce processus se poursuit, les eaux vieillissent et s'acheminent vers la désertification à moins d'apports continentaux ou de remontées d'eau des profondeurs qui renouvellent le stock de sels minéraux. A Belo, les apports étant insignifiants, reste la possibilité du phénomène de type upwelling dont Hoerner (87) suppose l'existence au large de Tulear.

Pour les Masikoro, *asoity* succède à *asara*; ce qui se justifie par des températures atmosphériques plus fraîches et le tarissement des précipitations. L'eau de mer est plus lente à se réchauffer que l'écorce terrestre ce que les pêcheurs perçoivent bien alors que les agriculteurs sont sensibles avant tout à la pluviométrie et aux changements thermiques de l'air.

A partir d'avril et jusqu'en juin, le renouveau est perceptible par la reprise des pêches lointaines en l'absence de toute instabilité atmosphérique, improbable en cette saison. Les Vezo peuvent s'absenter plusieurs semaines en mer accompagnés ou non de leurs familles. Au crépuscule on fait escale dans un village du littoral ou plus simplement si les réserves d'eau douces sont suffisantes dans un endroit estimé favorable. On étale la voile sur le sable et on s'enroule dedans pour la nuit ou mieux encore s'il fait froid, les mâts sont plantés dans le sable dunaire pour y recevoir la voile, le tout formant une tente.

C'est le renouveau *antety* (l'intérieur des terres) car les récoltes céréalières commencées dès avril avec le maïs se continueront jusqu'en juin avec le riz. Les charrettes sont attelées et sont menées sur le *hatsake* (champs de maïs sur brulis) pour recueillir les épis de maïs. Le temps des récoltes annonce la reprise des échanges avec les Vezo et la fréquentation

de plus en plus importante du marché de Belo par les Masikoro mettant fin à la soudure sur les côtes.

Le début de la saison sèche est appelé *lovokahitse* par les Masikoro qui qualifie ainsi la période marquée par le début du jaunissement des pâturages bovins néanmoins encore appréciés par les bêtes.

3-3 Une saison de transition (juillet à septembre / *asotry*)

Asotry est marqué par le froid parfois vif de l'atmosphère à l'aube. Donque (75) signale en juillet un minimum de 13°4 à Morondava. On se lève plus tard et toujours enveloppé dans un *siky* ou un *lamba* selon que l'on soit Masikoro ou Vezo.

Tant la pêche que le ramassage des crabes accusent une baisse de production en raison des températures trop basses.

La navigation goélettère pâtit à partir de juin des vents violents du sud mais sans commune mesure avec la saison *asara* et cela pour deux raisons : d'une part, en *asara*, les vents forts surviennent brutalement sous le moindre grain et d'autre part sont très peu prévisibles. En *asotry* plusieurs indices permettent aux navigateurs de détecter l'apparition d'un courant aérien, parfois plusieurs semaines à l'avance, grâce à la position des étoiles dans le ciel nocturne. Nos enquêtes nous ont fait sentir combien les Vezo sont à l'écoute perpétuelle des changements d'état des éléments. L'ouïe et la vue sont sollicitées préférentiellement pour percevoir la levée d'un mauvais vent ou l'apparition du flot. Un séjour trop court à leur contact ne nous a fait qu'esquisser une analyse des connaissances liées aux rythmes du climat maritime.

En *asotry*, la brise de mer est quelquefois remplacée par un souffle de même direction mais beaucoup plus intense de jour comme de nuit : le *taidraty*, tel est le nom que les Vezo lui donnent, perturbe la navigation environ trois jours de suite mais ses effets se répercutent jusqu'à six ou sept jours en raison de la houle qu'il a soulevé en mer et que seulement un vent contraire peut apaiser. D'une manière générale, de juin à août, les vents venant du sud sont fréquents. Même si la navigation est possible, elle s'effectue idéalement du sud vers le nord c'est-à-dire par vent arrière, de Belo à Morondava par exemple. Il est plus contraignant de progresser en sens contraire sans employer la pagaie en pirogue ou faire escale en fin de matinée (moment où se lève le vent du sud) en goélette.

C'est en partie pour cette raison que la société SOPEMO basé à Morondava utilise ses propres bateaux motorisés pour collecter les crabes au nord de ses installations alors qu'au sud, les Vezo acheminent eux-mêmes leurs cargaisons en pirogues. Le retour à vide par vent contraire est plus facile qu'en pleine charge.

Si en *andriake* (domaine côtier et marin), la pêche baisse en intensité, en *antety*, la saison *asotry* est synonyme des tâches préparatoires à la culture du maïs c'est-à-dire l'abattage des arbres, labeur pénible qu'atténue à peine la fraîcheur des températures. A *asotry* succède une des saisons les plus actives de l'année *faosa* ou *afaosa*.

THEOHIVA TOURS POBOX 171
Phone: 95.520.89 Fax 520.80
MORONDAVA 618 MADAGASCAR

3.4 Les temps laborieux (septembre-octobre à novembre-décembre / faosa)

Faosa est marqué par le réchauffement du climat et la poursuite de la sécheresse. A Ankilifolo les Masikoro souffrent de la soudure en maïs et en riz dont un des palliatifs est le recours plus fréquent, en ces moments difficiles, à la pêche. La côte n'est en effet distante que de deux heures de marche. On se sépare malgré soit de quelques boeufs pour passer la soudure le mieux possible.

Malgré la faim les parcelles *hatsake* demandent encore des tâches épuisantes : la mise à feu des abattis et le clôturage du périmètre cultivé pour éviter les déprédations causées par les boeufs errants. Le pâturage libre étant reconnu comme un droit, en cas de dégâts dans les champs, l'agriculteur n'a aucun recours. C'est à lui de se prémunir comme il peut.

En *vatravatra*, l'époque des premiers grondements orageux annonciateurs de la pluie, on prépare le semis du maïs en espérant des précipitations abondantes et surtout bien réparties dans la saison.

Les adolescents désertent les villages d'Ambararata et de Marofihitsa pour s'embaucher comme sauniers à Antsira. Chaleur et sécheresse s'allient en *faosa* pour accélérer l'évaporation de l'eau salée : c'est la pleine activité de l'exploitation du sel qui réclame un apport extérieur de main d'oeuvre durant ces quelques mois. Les tâches sont pénibles sur les casiers : la chaleur est écrasante et la lumière du soleil réfléchi par la croûte de sel aveugle les ouvriers. Les sacs de sel sont transportés au port de Menaky où cinq à six goélettes attendent leur cargaison avant d'appareiller pour Morondava.

Faosa est la saison idéale pour la pêche en mer car les eaux sont chaudes et l'air calme favorise les séjours lointains et les sorties nocturnes.

GOACHIN Theophile
Professeur Diplômé de l'INEP

	D	J	F	M	A	M	
	ASARA (déc à fév- mars)		FARARANO (mars-avril à juin)		ASOTRY (juillet à sept)		FAOSA (sept- oct à nov-déc)
nom et direction des vents caractéristiques	andohotse N rorobahy N accès		violent du		taidraty S fréquent vent du sud		alapohy ou varatraza E : taidraty
navigation goélettère	entretien des embarcations		F A V		trajet nord-sud difficile O R A		B L E
pêche	sortie près des côtes refuge sur les îles		vent calme -mer chaude F A V		eaux froides, pêche moins fructueuse O R A		vent calme- mer chaude B L E

Caractéristiques de quelques vents et activités saisonnières sur les côtes

Le document ci-dessus reprend les principaux vents en regard desquels figurent le rythme des activités de navigation et de pêche.