

A gauche: L'intérieur d'une pirogue de Vella Lavella, en Nouvelle-Géorgie, avec les détails de la construction. On notera les pagaies en forme de feuille. Ci-dessus: Hangar aménagé spécialement pour les pirogues à haute proue. Vella Lavella, en Nouvelle-Géorgie.

Pirogues des îles Salomon britanniques

Les autochtones des îles Salomon, qui ont construit les pirogues d'antan, ont fait preuve d'une habileté, d'une initiative et d'un courage extraordinaires.

Par R.J.A.W. LEVER *

ON a publié de nombreux articles sur les pirogues des îles mieux connues de la Mélanésie occidentale et de la Polynésie (telles que les îles Fidji et les Samoa), or celles des îles Salomon, moins connues, sont tout aussi intéressantes et méritent une étude.

Les premiers Européens qui aient vu ces embarcations étaient les explorateurs espagnols conduits par Mendana en 1568 et, trente ans plus tard, par Quiros. Puis vinrent les Britanniques et les Français, tels que Carteret et

Bougainville, et tous furent impressionnés par la beauté, le style et la facilité de manœuvre de ces embarcations construites par des Mélanésiens primitifs. Lorsqu'on pense que, assez récemment encore, tous les travaux ardu — tels que l'abattage des arbres, l'évidement des troncs et l'équarrissage des planches — étaient faits avec des herminettes en pierre ou en coquillage, on ne saurait

s'empêcher d'être rempli d'admiration devant l'art de ces populations vivant dans des îles isolées.

Pirogues en bois

Bien que l'on trouve aux îles Salomon la pirogue à balancier, l'embarcation courante n'a ni balancier ni quille et est faite de planches bien ajustées. On se servait autrefois de lianes ou de sennit à l'aide desquels on liait ensemble une série de planches percées de trous que l'on rendait imperméables avec un mastic indigène. Celui-ci était fait avec la noix *Parinarium laurinum* qui donne une résine servant à calfater l'embarcation. Bien qu'elle durcisse rapidement à l'air, elle se fendille si elle est trop longtemps exposée au soleil, et c'est pourquoi les pirogues, quand elles ne sont pas utilisées, sont mises à l'abri de hangars dans lesquels on déposait aussi les crânes des ancêtres.

Il est intéressant de noter qu'en Polynésie, où la noix précitée n'existe



* L'auteur était entomologiste du Gouvernement du Protectorat britannique des îles Salomon de 1931 à 1937. Il visita brièvement le territoire en 1945 pour étudier la lutte contre les moustiques par le DDT.

Pirogue à balancier sur le récif corallien de l'atoll Sikaiana.



pas, on prépare un mastic à l'aide de sève d'arbre à pain et d'écorce du mûrier à papier. Une fois la coque terminée, on met en place des membrures intérieures qui sont fixées par amarrage à une série de blocs solidaires du bordage. Le tout donne une coque solide et pratique.

Cette méthode de construction permet de construire des embarcations plus larges que les pirogues monoxyles (taillées dans la masse) et il devient inutile d'installer un balancier.

Les plus belles pirogues sont construites en Nouvelle-Géorgie, dans la partie ouest du territoire. Les deux extrémités très relevées sont décorées de cauries (porcelaines), et la coque est décorée d'incrustations de nacre représentant des frégates, des dauphins et autres motifs ornementaux. Des reproductions de ces belles pirogues, comparables par leur construction aux drakars des Vikings, furent choisies pour illustrer les premiers timbres-poste mis en circulation dans le Territoire. (En fait, la proue d'une pirogue de Roviana orne le timbre de 2^d en circulation actuellement).

Certaines de ces pirogues, à bord desquelles 35 hommes pouvaient prendre place, avaient une longueur de 16m50; elles étaient larges de 1m20 à 1m50, l'étrave et l'étambot atteignaient 3m60 de hauteur.

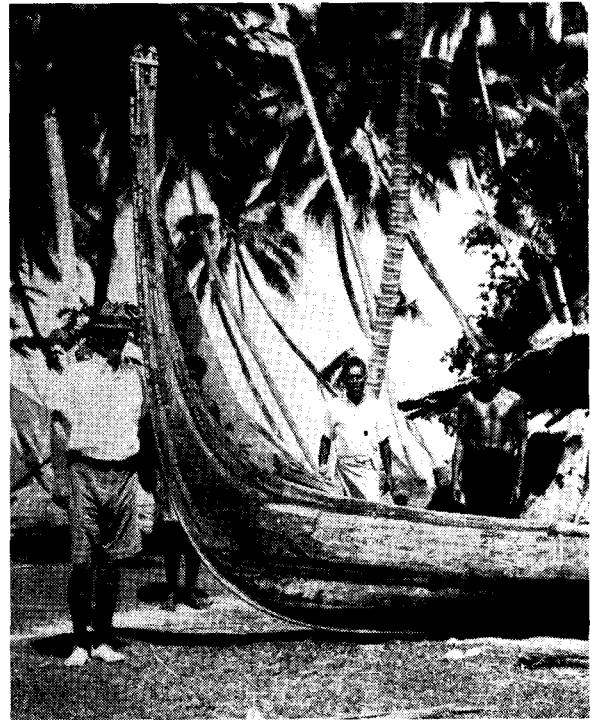
Précieuse possession tribale

Autrefois, la pirogue était la plus importante possession tribale et sa construction était assurée par des artisans expérimentés qui étaient pratiquement des spécialistes dans ce domaine. Il était strictement interdit aux femmes d'assister à la construction et plus particulièrement au lancement. Il leur était interdit aussi de participer au premier voyage.

Femmes dans une pirogue de Malaïta. On notera les pagaies effilées et les plats-bords à chaque extrémité.

Pirogues de la partie méridionale de Malaïta.

Proue d'une pirogue de la Nouvelle-Géorgie (ou de Roviana). Hautes parfois de 3m 65, ces proues sont décorées de porcelaines.



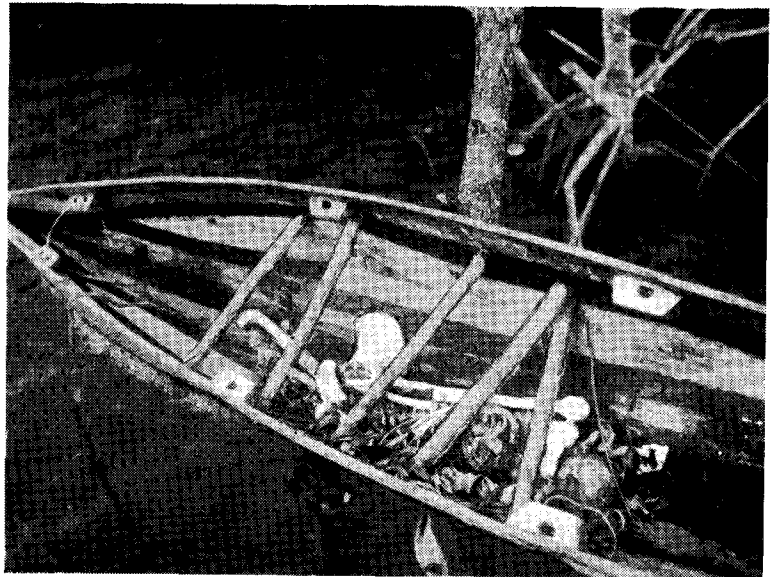
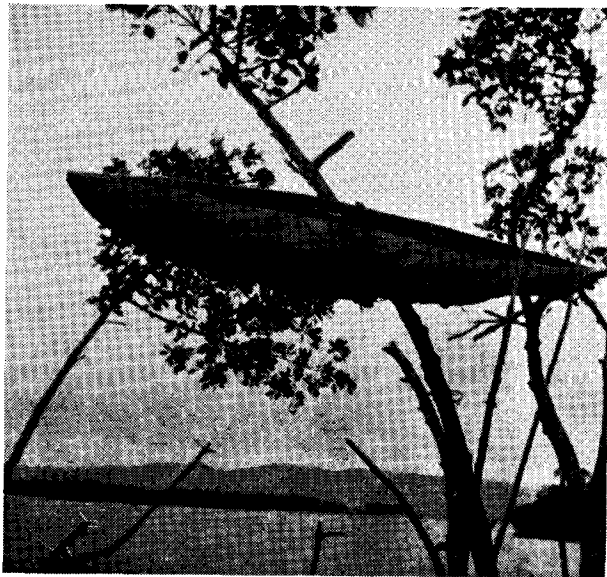
Il y a 60 ou 70 ans encore, on faisait des sacrifices humains lors de la cérémonie de la mise à l'eau, pendant laquelle des prières étaient adressées à l'esprit gardien choisi pour veiller sur l'embarcation au cours de ses longs voyages et expéditions de pêche.

La silhouette et la construction des pirogues varient grandement d'une île à l'autre de sorte que, bien que les pirogues de Malaïta et de Guadalcanal soient attrayantes, elles sont moins élégantes et plus carrées que les pirogues plus gracieuses de la Nouvelle-Géorgie, dont le nom local est *tomako*.

A une bonne distance de la double chaîne de l'archipel des Salomon, se trouvent plusieurs petites îles habitées par des Polynésiens. Deux de celles-ci, Sikaiana et Ontong Java, sont situées respectivement au nord et au nord-est. Comme le montrent les photographies, les embarcations de la première sont du type monoxyle avec un balancier fixé sur des bouts-dehors par l'intermédiaire de trois fourches. La longueur moyenne de la coque de la pirogue de Sikaiana est d'environ 10 m.

Pour démontrer l'origine commune des différents Polynésiens de notre





Cette pirogue dans un palétuvier contient des ossements humains comme on le voit à droite. Le crâne a été déposé dans un endroit spécial.

époque, l'auteur a envoyé les noms de quelques-unes des parties dont se composent les pirogues de Sikaiana à feu Sir Peter Buck du Muséum Bishop à Honolulu. Dans sa réponse, cet éminent expert de la Polynésie a bien voulu donner l'équivalent de ces termes en Samoan. Si l'on tient compte du fait que les noms de Sikaiana sont toujours précédés du préfixe *te* (signifiant "le" ou "la"), on voit que les noms sont presque identiques. C'est ainsi que la pirogue à balancier est *teama* à Sikaiana et *ama* aux Samoa, les mots correspondants pour désigner le fond sont *teliu* et *liu*, et pour la quille, *tegele* et *ta'ele* — ressemblance remarquable pour deux archipels que séparent 1.600 milles.

Pirogues de Santa Cruz

Plus à l'est et au nord des Nouvelles-Hébrides, se trouvent les îles Santa Cruz où il existe aussi la pirogue à balancier qui a, en outre, une plateforme de l'autre côté, sur laquelle on dépose aliments et cargaison (et autrefois les armes). Ces pirogues furent admirées par l'explorateur espagnol Quiros qui constata que les embarcations assez grandes (*tepukei*) faisaient de longs voyages dans d'autres îles. Au moment de sa visite, tous les travaux de construction étaient faits laborieusement avec des herminettes faites d'un morceau de coquille de bénitier ou en pierre.

Les pirogues plus grandes ont souvent un abri fait en bois et recouvert de palmes de cocotier pour protéger l'équipage contre le soleil. (Mentionnons en passant que Sikaiana et Santa Cruz font partie des quelques rares endroits en Mélanésie où l'on fait du tissage sur des métiers indigènes).

Outre leurs usages habituels, les pirogues servent parfois de cercueils. Deux de nos photographies montrent cet usage à Malaita.

Pagaies de formes très variées

Même dans un bref article comme celui-ci, on ne saurait ignorer les différentes pagaies utilisées par les insulaires de Salomon. Leur forme est tantôt pointue comme une feuille, tantôt large aux extrémités arrondies. Leur manche est souvent pourvu d'une poignée en forme de "T" qui permet de ramer avec plus de force. L'écope, si utile par grosse mer, est tantôt faite d'une spathe de cocotier, tantôt d'une coque de noix de coco, de la base des feuilles d'autres palmiers ou encore des feuilles du pandanus aux usages multiples.

Marins courageux

Tous ceux qui, comme l'auteur, ont parcouru par tous les temps les mers instables des Salomon dans un ketch solide, comprendront à quels dangers s'expose l'autochtone dans sa pirogue ouverte. Bien que les voyages de plus de 100 km soient rares de nos jours, les pluies torrentielles soudaines qui empêchent de voir la terre et qui déchaînent la mer montrent que les Mélanésiens d'autrefois ne devaient pas manquer de courage.

Il est certain que leurs voyages étaient courts comparés à ceux des Polynésiens plus aventureux, mais il ne faut pas, pour cela, les considérer comme des marins qui ne sortaient que par beau temps et qui ne s'éloignaient guère des côtes. Les pirogues risquent toujours de dévier de leur route de plusieurs kilomètres. Dans un cas de ce

genre, en 1936, une pirogue de la Louisiade, dans l'archipel des Trobriand (au sud-est de la Nouvelle-Guinée), fut poussée par le vent avec ses occupants jusqu'à Vella Lavella. Si les courants et le vent l'avaient amenée plus au sud, elle n'aurait rencontré de terre qu'à plus de 1.200 km de là, aux Nouvelles-Hébrides.

Au cours des siècles, les déviations accidentelles de ce genre ont dû amener bien des marins dans les îles des différents groupes où ils s'établissent.

PROGRAMME ELARGI DE VULGARISATION AGRICOLE EN PAPOUSIE ET NOUVELLE-GUINÉE

Pour améliorer l'agriculture vivrière dans les villages, élever le niveau de vie et accroître le développement économique du territoire, un programme quinquennal d'intensification de la vulgarisation agricole a été établi en Papouasie et Nouvelle-Guinée.

On se propose de former 240 vulgarisateurs et 900 vulgarisateurs adjoints autochtones, soit 1 pour 2.000 villageois. Quelque 50 centres de vulgarisation agricole seront créés et des démonstrations y seront données dans le domaine de l'agriculture. Les fonctionnaires auront plus de contacts avec les agriculteurs et se serviront d'auxiliaires d'enseignement tels que films fixes et brochures.

Deux instituts agricoles d'un niveau inférieur seront également établis pour les jeunes autochtones qui n'ont fait qu'une année d'école secondaire, mais qui sont assez avancés pour recevoir une formation agricole technique. On envisage aussi l'attribution annuelle de 30 diplômes d'agriculture.