Héritage et métissage de traditions d'architecture nautique. Foyers de traditions : Afrique, Europe, Amérique, XVI^e-XXI^e siècle

Heritage and Hybridization of Nautical Architecture Traditions, Africa, Europe, America XVIth-XXIth

Patrick Féron

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/4533>

DOI : 10.4000/ephaistos.4533

ISSN : 2552-0741

Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

Référence électronique

Patrick Féron, « Héritage et métissage de traditions d'architecture nautique. Foyers de traditions : Afrique, Europe, Amérique, XVI^e-XXI^e siècle », *e-Phaïstos* [En ligne], VII-1 | 2019, mis en ligne le 15 avril 2019, consulté le 09 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/4533>

Ce document a été généré automatiquement le 9 novembre 2019.

Tous droits réservés

Héritage et métissage de traditions d'architecture nautique. Foyers de traditions : Afrique, Europe, Amérique, XVI^e-XXI^e siècle

Heritage and Hybridization of Nautical Architecture Traditions, Africa, Europe, America XVIth-XXIth

Patrick Féron

Thèse : références bibliographiques

Patrick FÉRON, Héritage et métissage de traditions d'architecture nautique. Foyers de traditions : Afrique, Europe, Amérique, (XVI^e-XXI^e siècle), Thèse de doctorat en Histoire, LAMOP, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, soutenue le 4 juillet 2018, un volume de texte (380 p), un volume d'annexes (198 p., 344 figures).

Directeur de thèse

Éric RIETH, directeur de recherche émérite, CNRS/LAMOP, Musée National de la Marine, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Jury :

Anne-Françoise GARÇON, Professeur des Universités émérite, Centre d'Histoire des Techniques/IHMC, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Présidente)

Jean-François BELHOSTE, Directeur d'étude émérite, École Pratique des Hautes Études, Paris

Sylviane LLINARES, Professeur des Universités, Université Bretagne Sud, Lorient

Abdelhamid BARKAOUI, Professeur d'enseignement supérieur, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Sfax, Tunisie

Giulia BOETO, Chargées de recherches, CNRS, Directrice adjointe du Centre Camille Jullian, Université Aix-Marseille

- 1 Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres du jury,
- 2 Nous vous remercions d'avoir accepté de participer à ce jury et de votre attention accordée à l'examen de notre travail de recherche. La thèse de doctorat que nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui, s'intitule : *Héritage et Métissage de traditions d'architecture nautique. Foyers de traditions : Afrique, Europe, Amérique, (XVI^e-XXI^e siècle)*
- 3 Le choix de ce thème de recherche résulte de missions de renforcement de capacités en faveur du transport de marchandises et de personnes, accomplies dans le bassin fluvial du Congo, au titre de la coopération internationale¹. Dans cette vaste région francophone, le terme « *baleinière* » désigne une embarcation fluviale construite en bois de pays². Cette singularité onomastique africaine, étudiée à l'occasion d'un master de recherche en histoire des techniques, nous avait permis d'identifier l'ambiguïté lexicale d'une architecture qui s'apparente à un *chaland* de facture européenne. En revanche, la *Baleinière du Chari*, qui opérait encore au Tchad dans la première moitié du vingtième siècle présente une géométrie des formes d'origine maritime. Collecté au Tchad, l'objet mémoriel est conservé à Fréjus, au Musée des troupes de marine³. Une reproduction photographique, intitulée : « *Convoi de chalands, remorqué à la cordelle sur le Sénégal* », publiée en 1908⁴, livrait l'indice d'un bateau de rivière d'origine exogène bien spécifique. Le document ne fournit aucune précision, cependant il atteste de l'emploi de ce moyen d'exploitation sur le fleuve Sénégal à l'époque de la publication. Enfin, une gravure illustrant l'ouvrage du général Faidherbe⁵, paru en 1889, met en scène la chaloupe canonnière à vapeur *Le Niger*, navigant en aval du village de Bamako. Elle remorque un *chaland* et un curieux voilier. La voilure caractéristique de ce dernier et l'appellation *sharpée* qui le qualifie, laissent supposer une filiation euro-américaine.
- 4 Dès lors, la notion d'*héritage et de métissage de traditions d'architecture nautique* prenait corps. Elle recouvre un linéaire hydrographique d'investigation qui embrasse le cours du fleuve Sénégal de l'estuaire au Haut fleuve ; le Niger jusqu'au delta maritime, la Bénoué son affluent, l'Oubangui, le Chari et le lac Tchad. Au XIX^e siècle, l'ensemble de ces voies d'eau alimentait l'imaginaire d'un maillage hydrographique primaire de 8 000 kilomètres de long. Le foyer de tradition africain où s'opère cette convergence représente un berceau ancestral de la tradition dite *première*, toujours vivace, désignée plus communément par le terme *Pirogue*. Les trois occurrences, *Baleinière*, *Chaland*, *Sharpée*, suggèrent une relation transcontinentale entre trois foyers de traditions d'architectures nautiques, réunis par l'Océan Atlantique : l'Europe, l'Amérique, l'Afrique.
- 5 L'analyse historique, géographique et ethnographique du sujet, sollicite l'exploration d'un corpus de documents d'archives, manuscrits, imprimés ; de publications anciennes et récentes, d'une filmographie ethnographique. Dans ce thésaurus, l'identification de formes d'architectures nautiques accorde à l'iconographie une forte valeur informative, elle est enrichie par l'apport de la photographie qui se développe par la suite. Les sources qui concernent la relation entre l'Afrique et la France, sont produites en quantité à partir du XIX^e siècle. Elles proviennent de voyageurs européens, souvent acteurs, rédacteurs, dessinateurs et parfois photographes ; le phénomène est décuplé au moment de la pénétration française de l'hinterland africain.
- 6 Aux archives consultées en France, s'ajoute une pièce de collection unique en son genre : la *baleinière du Chari*, elle constitue le double ressort, matériel et mémoriel, de l'investigation première. Bibliothèques, publications en ligne, alimentent le

recollement de nombreuses données⁶. Au Sénégal, une campagne de recherche documentaire conduite à l'Institut Fondamental d'Afrique Noire à Dakar et à Saint-Louis (CRDS), complète le corpus des données. Enfin, l'enquête ethnographique, réalisée dans un chantier de construction de *chalands sabliers* à Bamako, au Mali, clôt la collecte, *in situ*, d'informations directes les plus en phase avec la modernité et la quotidienneté de notre recherche.

Les trois champs d'investigation

- 7 Les trois occurrences inventoriées gouvernent la problématique, à commencer par celle de la *Baleinière*. Il importe de documenter ces occurrences en interrogeant leur généalogie, leur configuration architecturale, leur diffusion, l'évolution de leurs fonctions. L'analyse mesure également la diversité des « mécanismes » océaniques ou fluviaux, en parcourant l'espace multiscalaire, transcontinental, transnational, qui les assujettit.
- 8 Le second champ d'investigation se confronte à la question historique du rattachement terrestre du fleuve Sénégal au fleuve Niger, à la reconnaissance de la partie occidentale de ce dernier, illustrée par la gravure de Faidherbe. Un épisode où *Hommes et Bateaux ultra-marins* participent à la traduction de nouveaux enjeux de communication par voie d'eau⁷ et d'expansion territoriale.
- 9 Le troisième terrain d'interrogations sollicite l'épisode du dévoilement du fleuve Niger jusqu'au delta maritime, ses multiples facettes, sa navigabilité, et la lecture archéologique⁸ des sources narratives et visuelles. L'étude propose de concourir à l'ordonnancement typologique des moyens de navigation vernaculaires en circulation sur le vaste réseau fluvial nigérien, depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'époque contemporaine ; puis d'explorer l'anthropologie de l'héritage culturel des traditions.

Le souffle et l'esprit

- 10 Le souffle et l'esprit de l'amiral Pâris (1806-1893), fondateur de l'ethnographie nautique⁹, anime la méthodologie de collecte et de traitement, de documents graphiques ou matériels relatifs aux bateaux et embarcations répertoriés. Leur recollement constituant une base de données iconographiques de 344 figures. La classification des traditions d'architecture nautique, facteur de caractérisation technique, se réfère à un schéma de spécifications élaboré par la communauté scientifique internationale, au cours des dernières décennies¹⁰. Une distinction s'opère entre traditions *première* et *assemblée*, construction *sur quille* et *sur sole*, elle fournit un outillage de détermination architectural que complètent les *procédés de construction*.
- 11 L'approche systémique susceptible de relier les données entre elles, pour en saisir la nature et les liens de causalité, commande l'exploitation documentaire. L'objectif vise une représentation synthétique permettant d'établir la typologie et la spatialité d'une batellerie jusqu'alors disparate. L'image joue donc un rôle déterminant, elle exhume des embarcations disparues à l'instar d'une découverte archéologique, sans toutefois l'égaliser dans les trois dimensions. Ainsi, les quatre catégories d'informations réunies et analysées sont de nature narrative, matérielle, tels la *Baleinière du Chari*, ou le *chaland de Bamako*, visuelle, et orale.

Études intermédiaires

- 12 Plusieurs études intermédiaires participent d'une méthodologie de préfiguration de la thèse, elles concernent la naissance du transport fluvial centrafricain ; la relation entre construction navale et milieu, la notion de pérennité du bateau de travail¹¹ ; le geste technique du calfatage¹², le transfert d'usage, et la notion d'échelle spatio-temporelle¹³. Notre expérience personnelle de la construction navale concourt à l'étude ethnographique du *Chaland sablier* de Bamako. Elle a été conduite en immersion selon une approche non directive, abordée sous l'angle d'une « *archéologie vivante du régime de la pratique*¹⁴ ».
- 13 Le sujet resserré sur les trois occurrences : *Baleinière*, *Chaland*, *Sharpee*, s'achemine au fil de l'étude vers un élargissement du domaine de la batellerie vernaculaire. Ce thème est quasiment absent des sources primaires, il est dilué dans les récits des voyageurs pionniers, et fragmenté dans les études ultérieures plus récentes. Aussi la méthode d'investigation emprunte-t-elle à l'orpailleur le filtrage d'un substrat volumineux, dont le produit se mesure à l'aulne du nombre de documents consultés pour extraire des résultats significatifs.

L'ethnogenèse de la baleinière

- 14 En premier lieu, l'ethnogenèse de la baleinière se définit dans un espace géographique et temporel surdimensionné. Aux antipodes de l'Europe, et au regard de la longue durée, une pratique de la chasse baleinière significative, est attestée en Corée, au Néolithique¹⁵, mais le précepte moral du bouddhisme « *s'abstenir d'ôter la vie* » interrompt son développement pointant la puissance d'un impact culturel. La réflexion se centre sur le Pays basque où l'économie occidentale du baleinage, promue au Moyen Âge, matérialise un foyer de tradition européen plus tardif. L'activité s'étend à tout l'Atlantique et déclenche un phénomène d'expansion transocéanique unique au monde.
- 15 La première traduction tangible de l'architecture de la baleinière de chasse nous est transmise par la reconstitution d'une épave du XVI^e siècle¹⁶. Relevée à Red Bay, au Labrador (Canada), en 1978, elle est construite sur quille. L'analogie de géométrie des formes qu'exprime la baleinière introduite au Tchad à la fin du XIX^e siècle, soulevait la question du temps long de l'héritage et du métissage. Cette conjonction exceptionnelle de l'histoire du baleinage, de l'architecture nautique, contenue dans le vase d'expansion de dates extrêmes d'une telle amplitude (Néolithique-XX^e siècle), reliant l'océan et le cœur de l'Afrique, proposait un modèle de réflexion spatio-temporel directeur développé au premier chapitre. Hasard de la recherche, la découverte d'une liasse de manuscrits nous livrait un chaînon manquant inédit. En 1841, il décline l'acte de transfert technique de la baleinière de chasse, son appropriation par la Marine nationale française, et sa conversion en bateau de service.
- 16 Les étapes de transformation ultérieures produisent une version métallique, dont nous avons étudié la composition modulaire « sur le modèle » au Musée des troupes de marine. Le procédé d'assemblage par rivetage permet la fragmentation de l'embarcation en colis de 30 kg, facilitant ainsi son transport à dos d'homme, vers le Chari, sur plusieurs centaines de kilomètres. Toutefois, le *fond plat* qui caractérise la

Baleinière du Chari introduit l'énigme non résolue d'une mutation architecturale singulière, car concepteur, constructeur, plans, se retranchent encore à ce jour dans l'anonymat.

Les chalands du Sénégal et du Niger, le chaland *Sharpee*

- 17 Le *chaland sénégalais*, quant à lui, suscite l'examen de la connexion maritime du fleuve Sénégal à l'Atlantique, qui concourt à l'exploitation de sa partie navigable. La voie d'eau s'enfonce d'environ 1 000 kilomètres à l'intérieur du continent. L'analyse de la « mécanique des eaux », particulière à la région du Haut Fleuve, révèle que dans la partie encaissée de la vallée, la crue génère le gonflement d'une véritable marée fluviale. Son niveau qui s'élève à plus de 14,00 mètres en saison des pluies, explique que la pénétration saisonnière de l'hinterland, le séjour prolongé et autonome dans des segments profonds, ont été inaugurés par des voiliers marchands de haute mer, à fort tirant d'eau, dès le XVIII^e siècle.
- 18 L'usage du *chaland de commerce* se répand dans les biefs et remplace le voilier marchand. Deux lignées apparaissent, le *Chaland du Sénégal* construit *sur quille*, reste tributaire du premier bief plus profond. Le faible tirant d'eau du *Chaland du Soudan*, construit à *fond plat*, s'accorde avec la fréquentation des biefs supérieurs aux basses eaux¹⁷, il concourt à l'allongement saisonnier de l'exploitation commerciale. La coque de ces chalands, assemblée à *franc-bord*, sur *membrures*, caractérise une innovation qui les distingue de la *tradition première*, communément appelée *pirogue*. Selon toute hypothèse, le *Chaland du Soudan* donne naissance à une flottille administrative, très identifiable aux prémices du XX^e siècle par une relation de voyage accompagnée d'illustrations photographiques¹⁸. Cette flottille est dédiée au transport de personnel et de matériel. Hommes et équipement, acheminés par voie d'eau, accèdent ensuite au Niger par la piste, durant la saison sèche.
- 19 En second lieu, la gravure emblématique publiée par Faidherbe résume l'expérimentation batelière promue par l'épisode des *Hommes et des Bateaux ultramarins* qui abordent les rives du fleuve Niger pour la première fois en 1884, et développent la construction et l'usage du chaland en bois.
- 20 Le *Chaland du Niger* connaît alors une expansion mesurable grâce aux textes, sa description le distingue du *Chaland du Soudan*, mais sa géométrie des formes demeure fugitive. En revanche, les sources narratives confirment l'origine euro-américaine du *Chaland sharpee*. Le projet dessiné à l'arsenal de Rochefort en détaille l'architecture¹⁹. L'analyse de stries obliques, figurant sur la reproduction photographique monochrome du chaland *sharpee Aube* en réparation, permet d'authentifier un bordage conçu selon le procédé original « double diagonale », purement exogène²⁰. Des zébrures analogues s'observent sur un voilier navigant sous les murs de Djenné. Dès lors, l'iconographie atteste de la présence du *Chaland sharpee* dans le Delta Intérieur, et de sa participation à la reconnaissance intégrale du fleuve Niger en 1895, sous la gouverne du lieutenant de vaisseau Hourst²¹.

Le fleuve Niger, haut lieu de traditions nautiques anciennes et pérennes

- 21 Le troisième temps de l'étude explore le fleuve Niger jusqu'au delta maritime et détermine l'ordonnancement typologique des moyens de navigation vernaculaires qui le sillonnent. Les deux familles de pirogues vernaculaires qui s'en dégagent : *monoxyle* et *polyxyle*, sont l'expression d'une culture technique profonde et vivace, leur exégèse éclaire la relation « Homme, Milieu, Culture technique »²². Dans ce contexte, la *Pirogue Habara, monoxyle, expansée au feu*,²³ illustre un processus d'appropriation par les pêcheurs nomades²⁴ et de transfert d'usage remarquable. Histoire culturelle et approche anthropologique recentrent le regard sur le Delta Intérieur du Niger, berceau de la *Pirogue de Djenné*. Dans ce sanctuaire de traditions nautiques, le Bozo charpentier incarne l'héritier emblématique d'un savoir d'expérience ancestral, capable d'adaptations permanentes.
- 22 L'archéologie de l'image et l'ethnographie nautique, sollicitées conjointement, reconstituent le chaînage d'une trajectoire historique et technique, qui conduit au *chaland sablier de Bamako*. Imperceptible dans les sources premières, n'ayant suscité que peu d'intérêt, ce chaland africanisé s'avère porteur de l'héritage d'une tradition d'architecture nautique à *fond plat*, bordage à *franc-bord*, assemblé sur *membrures*, transmise à l'origine par les « marins du Niger ». On en dénombrait récemment près de 1 400 unités. Ancré dans l'histoire et la réalité socioéconomique contemporaine du Mali, ce chaland, objet mémoriel et matériel²⁵, incarne l'axiome *Gestes techniques – Mémoire des métiers vivants*²⁶. Le modèle d'architecture accompli du *chaland sablier*, participe de l'urbanisation galopante de la ville de Bamako lancée en 1885. Le principe de construction de ce chaland en fait un bateau utilitaire fluvial de référence en Afrique de l'Ouest.
- 23 Madame la Présidente, mesdames et messieurs les membres du jury, nous vous remercions de votre attention.

NOTES

1. Formation de « Personnel navigant », fleuve Congo et Oubangui, République Centrafricaine (RCA) ; de « Formateurs », « Domaine Technique de la navigation », Centre régional de formation de navigation intérieure, Kinshasa République Démocratique du Congo (RDC). Étude du renforcement des capacités des constructeurs de baleinières (RDC), 2006-2010.

2. L'arrivée des Européens en Afrique a progressivement modifié les langues vernaculaires au point de voir s'implanter profondément le français, l'anglais et le portugais sur le continent. Des expressions nouvelles ou déformées sont apparues, des mots anciens ont trouvé un sens nouveau. Ainsi l'appellation bateau à vapeur prend la forme littérale composée de « pirogue à fumée » soit *owaro-otutu, mbongo-a-motutu* (Walker, 1933). Dans le bassin du fleuve Congo et sur l'Oubangui, son affluent, le terme baleinière s'implante dans le sillage des premiers bateaux à vapeur métalliques qui partent à la découverte géographique et commerciale du bassin fluvial.

L'appellation baleinière, ou petite embarcation de servitude en tôle, annexe des premiers vapeurs, ou autonome, a trouvé un sens nouveau, elle possède son propre statut, qualifiant un bateau à fond plat, construit en bois de pays, de conception locale et utilisé aujourd'hui pour le transport de marchandises et de passagers.

3. *Baleinière du Chari 1*, 1920, Collections du Musée des troupes de marine, Fréjus, France.

4. RIEMBAU Frederick, *De Dakar au Niger*, Paris, Challamel, 1908.

5. FAIDHERBE Louis (général), *Le Sénégal, La France dans l'Afrique occidentale*, Paris, Hachette, 1889.

6. Les Archives nationales d'outre-mer, à Aix-en-Provence (ANOM), en sont le centre de conservation représentatif. Le Service Historique de la Défense situé à Vincennes et ses échelons régionaux, le complètent. Le CHETOM, Centre historique d'étude des troupes d'outre-mer, situé à Fréjus a permis d'enrichir la collecte de sources méconnues. Il est adossé au Musée dépositaire de la pièce de collection *Baleinière du Chari*. Le fonds Afrique de la Bibliothèque nationale de France, amplifie une recherche documentaire quantitative et qualitative, accessible en ligne par la plateforme Gallica. Les bibliothèques de l'Académie des sciences d'outre-mer, de l'Institut des mondes africains (IMAF), du Musée national de la Marine, du Centre d'histoire des techniques, Paris 1 Panthéon-Sorbonne et de l'Institut de France, élargissent le champ des centres de ressources documentaires consultés. Aux services en ligne répertoriés comme Persee.org, s'ajoutent une collecte fructueuse de documents numériques, éparses, et insoupçonnés.

7. Les enseignes ou lieutenants de vaisseau, tels Froger, Davoust, Caron, Jaime, Hourst, Boiteux, vont introduire et promouvoir la construction de chalands à *fond plat*, pour mener à bien leurs missions sur le fleuve Niger.

8. Publié en 1840, l'ouvrage précurseur d'Auguste JAL, intitulé *Archéologie navale*, matérialise cette notion. Il résulte d'une recherche de longue haleine, initiée en 1811, lorsqu'il entre à l'École spéciale de la marine à Brest, à l'âge de seize ans. Impressionné par la majesté du vaisseau *Le Nestor* qu'il découvre pour la première fois, cette « révélation du génie de l'homme » lui inspire de lever le secret de ce vaisseau « par une sorte d'étude anatomique ». La tradition orale, qu'il interroge, étant muette ; le traité de Clairac, *Us et coutumes de la mer*, ne répondant pas à la matière qui l'intéresse, le conduisent à acquérir les connaissances en cours à bord des vaisseaux. Cherchant également celles tombées en désuétude en lisant mémoires et traités anciens, du Moyen Âge et de l'Antiquité, « la langue, le vaisseau et l'histoire », alimentent le « raisonnement fort simple » de son vaste travail d'archéologie.

9. Aux prémices d'un voyage de circumnavigation, l'amiral Pâris effleure à peine le Sénégal, observant seulement la *pirogue de Gorée*, avant de poursuivre son tour du monde. L'ouvrage intitulé « *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* » (1841), qui en résulte, instaure une méthodologie de référence inégalée. En Indonésie, Pâris remarque des influences européennes très nettes dans la conception des bateaux locaux. « On remarque dans la Malaisie beaucoup de diversité dans les grandeurs et les formes des caboteurs, qui, offrant un mélange singulier des dispositions locales avec les nôtres, forment un genre mixte. Quelques-uns ont adopté nos poupes carrées et notre gouvernail, en conservant leurs avants et leurs cabanes, qui chez d'autres paraissent posées sur des arrières pointus ; il y en a qui portent des voiles carrées, mêlées à des voiles de chasse-marée, ou qui n'emploient que ces dernières. » (...) « Étrange silhouette de cette coque de caboteur à la poupe de tradition européenne, à l'éperon de type indonésien en forme de berthelot [bout-dehors], au gréement associant voile au tiers, brigantine aurique, foc. »

10. Le Colloque international d'archéologie navale, Musée maritime de l'Île Tatihou, Saint-Vaast-la-Hougue, 19-22 juillet 1994, dir. Éric Rieth, CNRS, Musée national de la Marine, Département d'Archéologie navale, Paris, en constitue un exemple significatif. Ce colloque réunissait : Alford Michael B, Arnold Beat, Basch Lucien, Bill Jan, Bloesch Paul, Bomamour Louis, Cederlund Cart Olof, Chepelev Vladimir Romanovich, Cicilio Furio, Clark Peter R, Grumlin-Pedersen Ole, Dæffler Michel, Darmoul Ali, Delahaye Marion, Dumont Annie et Trefford Jean-Michel, Filgueras Octovio

Lixia, Frost Honor, Fuller Benjamin A.G., Gifford Edwin & Joyce, Goodburn D. M., Grenier Robert, Guibal Frédéric, Guillermin Alain, Güsenin Nergis, Hocker Frederick M, Hutchinson Gilian, Kahanov Yaacov, Lehman Louis Th, L'Hour Michel, Litwin Jerzy, Loewen Brad, Lonchambon Catherine, Maarleveld Thijs J, Mc Grail Sean et Nayling Nigel, Mordant Daniel, Mowat R, Oosting Robert, Pomey Patrice, Riccardi Edoardo, Rieck Flemming, Rieth Éric, Saltus Allen R. Jr, Sleeswyk André Wegener, Stammers Michael K, Steffy J. Richard, Terfve Alfred, Villain-Gandossi Christiane, Weerd Maarten Derk de, Veyrat Elisabeth, Westerdahl Christer, Ximénès Serge et Moerman Martine.

11. FÉRON Patrick, « Le bateau : objet patrimonial ou palimpseste ? », *Musées, ports et mers, entre histoire et patrimoine, Journées d'études des 5-6 juin 2014, Musée d'Histoire de Marseille*, Marseille, CICRP, U. Nantes, U. Aix-Marseille, 2016, p.66-69 et « L'espace conservatoire des Îles Kerkenna et la mouvance temporelle de traditions nautiques », *e-Phaistos* [En ligne], VI-1 2017 | 2018. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/3028> ; DOI : 10.4000/ephaistos.3028.

12. FÉRON Patrick, « Le geste du maître calfat, milieux, outils, technique », in BOUILLON Didier *et al.* (dir.), *Gestes techniques, techniques du geste*, Presses Univ. Septentrion, 2017. Cette publication résulte du Séminaire doctoral *Gestes techniques : du geste à la machine, de la dextérité au doigté (XVII^e-XXI^e siècles)*, LABEX Histoire et Anthropologie ses Savoirs, des Techniques et des Croyances (HASTEC), Pres hésam, Cnam, 27 septembre 2012, et du séminaire *Mémoire des métiers vivants : Transcrire et vivre le geste technique*, Cnam-Histoire des techniques et Laboratoire de recherche ENSP Versailles, le 18 avril 2013, École nationale du Paysage, Versailles, en partenariat avec Didier Bouillon (LAREP-ENSP) et Vincent Piveteau, directeur.

13. Les études préliminaires relatives à la *baleinière* et au *chaland* nous ont permis d'élaborer les éléments ethnographiques et historiques fondamentaux de notre travail de recherche. Elles ont été développées dans le cadre du séminaire de recherche LAMOP, « Archéologie nautique, Moyens de transport par eau, aménagements de l'espace littoral et du milieu fluvial », d'Éric Rieth, directeur de recherche, CNRS, Musée National de la Marine de Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

14. M. de Montaignac évoque, dès 1841, la notion de « pratiques de navigation » chez les Peules du Grand Océan, et l'examen de nombreux documents pratiques empruntés aux différents modes de construction des peuples navigateurs. Le terme « régime de la pratique » fait référence aux connaissances exposées et travaux développés lors des séminaires de recherche d'histoire des techniques, sous la direction et par le professeur Anne-Françoise Garçon, au Centre d'histoire des techniques de l'IHMC (UMR 8066), U. Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

15. LEE Sang-Mog, *Les gravures rupestres du site de Bangu-dae dans la partie méridionale de la péninsule coréenne*, 2003, Paris, Muséum Nationale d'Histoire Naturelle. <http://www.theses.fr/2003MNHN0025>

16. GRENIER Robert *et al.*, *L'Archéologie subaquatique de Red Bay, La construction navale et pêche de la baleine basque au XVI^e siècle*, T. 1, Ottawa, Parcs Canada, 2007.

17. Archives nationales d'outre-mer, Aix-en-Provence, Série Sénégal.

18. BALLIF L. (Fonds), *L'Afrique de Dakar au Tibesti*, janvier 1911 à décembre 1914.

19. Revue *Le Yacht*, 1893.

20. DERVIN Henri, *Traité de construction des bateaux en bois*, (1942), réédition, Le Chasse Marée/Ar Men, Douarnenez, 1990 ; CHAPPELLE Howard, *American Small Sailing Craft. Their Design, Development and Construction*, New York-London, W.W. Norton and Company, 195 ; HOURST Émile, *La mission Hourst, sur le Niger et au pays des Touaregs*, Paris, Plon, 1898. Aux archives du Service Historique de la Défense, de Cherbourg, on relève que trois baleinières construites à Cherbourg, en 1869, ont été bordées diagonalement.

21. HOURST Émile, *La mission Hourst...*, *op.cit.*, 1898. Le « chaland sharpie » dénommé Aube, attribué à la mission, participe de la reconnaissance intégrale du Niger.

22. L'identification et la localisation schématiques des pirogues vernaculaires distingue le bief « Niger Occidental », composé des 3 zones naturelles, prédeltaïque, deltaïque et lacustre du Delta Intérieur, du bief « Niger Oriental », qui s'écoule en aval de Tombouctou jusqu'au Delta Maritime.
23. ROTH Henry Ling, *The Aborigines of Tasmania*, Halifax, 1899.
24. ROUCH Jean, « Les Sorkawa Pêcheurs Itinérants du Moyen Niger », *Africa*, 1950, vol.20, n°1, p. 5-25.
25. Enquête ethnographique réalisée sur le site du port sablier et de construction de chalands, à Kalaban Coro, en périphérie de Bamako, (Mali), 2014.
26. Le programme de recherche *Gestes techniques – Mémoire des métiers vivants*, a été initié au CDHTE-Cnam, en 2011. Il réunit depuis 2013 des chercheurs venus de champ disciplinaires tels que l'histoire des techniques, l'ethnologie, l'anthropologie, l'archéologie, regroupés sous l'égide de la SACDHTE, présidée par Martine Mille. Cette forme d'organisation, qui regroupe des chercheurs et des étudiants de la communauté de l'histoire des techniques, est affiliée à la Société française d'histoire des sciences et des techniques (SFHST). Elle organise et coopère à des manifestations scientifiques, tel le colloque *Gestes techniques, techniques du geste* qui s'est tenu aux Archives nationales du monde du travail, à Roubaix, en 2013, le Congrès CTHS en avril 2018 et l'édition de l'ouvrage collectif : « Gestes techniques, techniques du geste », (575 p.), paru aux Presses Universitaire du Septentrion en 2017.

RÉSUMÉS

Cette recherche concerne la caractérisation architecturale de bateaux fluviaux d'Afrique de l'Ouest et Équatoriale. Ils naviguent sur le Sénégal et le Niger ; sur l'Oubangui, le Chari et le lac Tchad, entre le dix-septième siècle et l'époque contemporaine. L'ensemble du réseau représente 8 000 kilomètres de voies de navigation intérieure. Trois bateaux archétypaux, la baleinière, le chaland et le sharpee, sont observés sur ce réseau. Ils suggèrent une relation entre l'Europe, l'Amérique et l'Afrique, trois « foyers de traditions » réunis par l'Océan Atlantique. Manuscrits, récits de voyageurs, plans, cartes, publications contemporaines, documents iconographiques sont examinés en détail, de même que la Baleinière du Chari conservée au Musée des troupes de marine, à Fréjus, France. L'analyse porte sur les bateaux, la mobilité aquatique, les raisons de cette mobilité et son intelligence pratique. Elle détaille les traditions nautiques vernaculaires et examine leur rapport de convenance avec le milieu naturel et les besoins humains quotidiens. Histoire et ethnographie permettent de déterminer la localisation, la généalogie, l'architecture, la fonctionnalité, l'usage des bateaux. Le résultat élucide le processus de métissage culturel et technique de la baleinière, du chaland et du sharpee. L'enquête ethnographique confirme l'héritage valorisé du chaland sablier construit actuellement près de la ville de Bamako.

The present study focuses on three archetypal boats called in both West and Equatorial area of Africa, "baleinière", "chaland", "sharpee". These boats have been sailing on Senegal, Niger, Oubangui, Chari rivers and on the Chad lake, meaning on a whole of waterways of eight thousand kilometers of length, from the seventeenth century until nowadays. The way they have been called in Africa, suggest a relationship between Europe and America, with the Atlantic Ocean as a common technical space, working as a technical link. Manuscripts, early travelers stories, publications, plans, charts, iconography have been examined and the collector's item of "baleinière du Chari" showed in the "Musée des troupes de marine", on Fréjus (France) have

been looked over in details. The study analyzes the architectural characteristics of boats, their uses, the way and the reasons, they have been designed, and the practical intelligence put over in it. We have made an inventory of the vernacular nautical traditions and examined how harmonious these traditions are with natural environment and the daily life of men. An interdisciplinary approach combining geography, history and ethnography has allowed us to determine local areas of boats design and uses, their genesis, their architecture and functionality. As a result, we have been able to elucidate the process of cultural and technical hybridization for the three types of boats, the “baleinière”, the “chaland” and the “sharpee”. And the ethnographic survey we have done, had been helping us to substantiate the genesis of “chaland sablier” built nowadays nearly Bamako city.

INDEX

Mots-clés : histoire des techniques, bateau, patrimoine fluvial, métissage, patrimoine maritime, savoir traditionnel

Thèmes : Positions de thèse

AUTEUR

PATRICK FÉRON

Les recherches de Patrick FÉRON portent sur les interactions entre l'homme, l'espace de navigation et les modes d'exploitation, sur l'intelligence et le développement innovant de traditions d'architecture nautiques, elles procèdent de l'histoire et des techniques, et intègrent la formation d'étudiants et de formateurs. Il est l'auteur d'une thèse portant sur le métissage de la tradition d'architecture nautique européenne en Afrique de l'ouest et centrale entre le XVI^e et le XXI^e siècle, à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Ses travaux publiés récemment concernent : « L'espace conservatoire des Îles Kerkenna et la mouvance temporelle de traditions nautiques, (2018) », « Le geste du maître calfat, milieux, outils, technique (2017) », « Le bateau : objet patrimonial ou palimpseste ? (2014) », « La mécanisation du transport fluvial centrafricain, (2013) ».