Bateaux sama de Sitangkai

Sama boats of Sitangkai

Barcos Sama de Sitangkai

Alain Martenot

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tc/278>

DOI : 10.4000/tc.278

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2001

Pagination : 49-83

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Alain Martenot, « Bateaux sama de Sitangkai », *Techniques & Culture* [En ligne], 35-36 | 2001, mis en ligne le 07 septembre 2012, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/278> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.278>

Ce document a été généré automatiquement le 29 septembre 2022.

Tous droits réservés

Bateaux sama de Sitangkai²

Sama boats of Sitangkai

Barcos Sama de Sitangkai

Alain Martenot

- 1 Les Sama, population maritime également connue sous le nom de Badjao, se rencontrent dans une aire comprenant Célèbes, la côte orientale de Bornéo, certaines îles des Moluques et de la région de Florès, ainsi que l'ensemble de l'archipel de Sulu, territoire philippin reliant par un chapelet d'îles volcaniques et coralliennes Mindanao à Sabah (fig. 1). À mi-chemin de Bornéo et de Tawi Tawi, Sitangkai est le dernier village sama de la partie occidentale de cet archipel. Situé sur un récif corallien d'un demi-millier de kilomètres carrés, l'actuel village est trois fois plus étendu que l'îlot Sitangkai sur la face est duquel s'agglutinent ses cinq cents maisons.
- 2 C'est au début du siècle qu'un commerçant chinois ouvre une échoppe sur l'îlot boisé où n'existait alors qu'un cimetière sama : peu à peu différentes flottilles (*pagmundaq*)³, constituées de groupes familiaux liés à un certain espace géographique du récif (*jajahan*), prennent l'habitude d'y séjourner. Vers 1925, Si Alari, un Sama de *Tandoq owak* (pointe sud de Sibutu) dont le prestige personnel est reconnu de toutes les flottilles, reçoit du Sultan de Jolo le titre de Panglima et construit sur le récif la première maison sama de Sitangkai ; il est suivi en cela par les leaders des autres flottilles qui marquaient ainsi leur passage au rang de « non-nomades ». Passage rendu possible tant par l'occupation américaine qui évitait la fuite des flottilles en prévenant les troubles politiques et les exactions des pirates, que par l'adhésion à un chamanisme fortement islamisé perçu en rapport avec le statut supérieur des Sama agriculteurs-commerçants (Samal), et par là-même considéré comme efficace face aux épidémies qui impliquaient aussi jusqu'alors le déplacement des *pagmundaq*. Cette période correspond à l'abandon d'un type de bateau à double-balancier (*balutu*), sur lequel était construite l'habitation (*kubu*), en faveur de la maison sur pilotis (*lumaq*), ainsi qu'à l'abandon de la petite pirogue à double-balancier (*balutu balutu*, « petite *balutu* », ou *tundanan* « l'objet du remorquage », c'est-à-dire l'annexe) pour un nouveau type de bateau sans balancier (*lepa*) introduit depuis le village de Umaral sur la côte est de Bornéo. Au bateau de type *lepa*, qui prit à la fois la fonction de bateau-habitation temporaire lors des campagnes

de pêche et celle de bateau de pêche proprement dite, fut adjoint un nouveau type d'annexe (*boggoq*), simple coque monoxyle sans balancier, permettant les déplacements dans le village, comme la petite pêche à proximité de celui-ci ou des *lepa* concentrés en des lieux de pêche éloignés.

- 3 Le passage de l'habitation flottante à l'habitation sur pilotis est allé de pair avec la disparition des grands arbres sur les îlots avoisinant Sitangkai, ainsi qu'en bordure des îles Tumindao et Sibutu, tant par le surplus de coupe nécessaire à la construction des maisons et des terrasses qui les prolongent, que par l'extension des brûlis et la plantation de cocoteraies, comme par l'existence d'une petite scierie à Sibutu, île qui fut ravagée en partie par un incendie. Aujourd'hui, la construction des bateaux dépend entièrement du bois de flottage perdu par les forestiers de Bornéo que les courants marins poussent vers le récif de Sitangkai. Un surplus de bois est apporté de temps à autre par le délestage de cargos échoués dans la partie sud du récif, mal cartographiée.
- 4 Le partage de l'archipel en deux zones, l'une où l'on rencontre des embarcations à double-balancier (zone Siasi-Zamboanga) et l'autre des embarcations sans balancier (zone Sibutu-Sabah) —Tawi Tawi étant une zone mixte— correspond au partage généralement admis des Sama (Badjao) en deux groupes culturels, ceux de Tawi Tawi étant reliés à ceux de Sibutu-Sitangkai. Ce partage fait oublier à la fois l'homogénéité profonde, bien que syncrétisée à l'extrême, de la culture sama, et ses multiples expressions locales.

Figure 1. Archipel de Sulu

- 5 Un exposé succinct des types d'embarcations actuelles et passées de Sitangkai, s'il ne permet pas —sous l'angle unique de ce village— de dégager un fond commun, laissera poindre les risques qu'il y a à s'attacher d'emblée aux formes seules au détriment des structures sous-jacentes, et par là même de mettre en valeur ce qui, dans la variation des formes, peut guider la recherche vers une meilleure approche de divers phénomènes d'emprunt —s'ils existent— et de leurs expressions nouvelles dans un environnement naturel, historique et culturel perçu dans la spécificité de chaque

établissement sama. Aussi les termes mentionnés dans cet article sont-ils ceux employés par les Sama de Sitangkaï⁴.

L'embarcation de type *lepa*

- 6 Si pour les Sama de Sitangkaï, le terme *lepa* désigne un type précis de bateau, il n'en est pas de même pour les *aqā dea* (Samal de Sitangkaï) ni pour les *saga aqa* (Samal de Bornéo)⁵ : *lepa* désigne pour eux toute embarcation (*bayanan* pour les Sama). En apprenant la construction de ce bateau, les Sama de Sitangkaï auraient donc emprunté un terme de sens général pour l'appliquer à ce nouveau type de bateau. Un synonyme du terme *lepa*, employé par les Sama de Tawi Tawi, serait *podlas*. Non usité à Sitangkaï, il y est cependant connu et considéré comme un synonyme, propre à l'isoglot des Sama de Tawi Tawi, du terme archaïque *peddās* ou *pəddās* « évasé », aujourd'hui *peddal* ou *pəddal*, suivant les locuteurs. Le terme *təddās* « coque monoxyle du bateau type *lepa* » est compris à Sitangkaï comme ayant un rapport avec le terme *pəddas/pəddās*. Cela pourrait en effet illustrer le passage de la coque monoxyle à angles vifs (*damas*) des anciens bateaux de type *balutu*, à la coque monoxyle d'une courbure régulière et très évasée (*təddās*) des bateaux de type *lepa*. Linguistiquement, mais ceci sous toute réserve, la racine archaïque de base aurait dû être *əddās* préfixée de *ta+əddās*, « évasé par suite d'une action » et de *pa+əddās*, « dont la nature est d'être évasé ».

Éléments de construction et description des pièces constitutives du *lepa toqongan* « *lepa véritable* ».

- 7 Sa longueur de 12 mètres hors-tout est commune à Sitangkaï, sans qu'il y ait de limites théoriques supérieures ou inférieures, sinon celles imposées par la taille des troncs ; beaucoup s'échelonnent encore entre 9 et 12 m (fig. 2).
- 8 Le contexte de l'action suffisant à la compréhension, les termes (*mundaq*) « avant » et (*buliq*) « arrière » sont rarement employés dans la réalité. En l'absence de précision ou hors du contexte, un terme employé seul se réfère à la partie avant.
- 9 2. Dans certains types de construction (cf. fig. 4), *pangahapit* est remplacé par *papan katəllu* « la troisième planche ».
- 10 5., 6. et 7. ne forment qu'une seule pièce sous le terme *bengkol*.
- 11 10. *Pangaluaran* « lieu de l'avironnage » désigne l'encoche pratiquée dans *ajung ajung buliq*, mais par extension désigne communément l'ensemble du bordé.
- 12 La largeur varie peu ou pas en fonction de la longueur du bateau. Les rapports entre la hauteur des bordés et celle de la coque monoxyle vont du simple au double, mais d'une manière générale les proportions sont celles de notre schéma. Notons que la projection ne peut rendre compte de formes visualisées dans la réalité et que celles-ci jouent un grand rôle dans la finesse de cette embarcation.
- 13 Les bois arrivant sous forme de billes, leurs espèces, absentes ou difficilement accessibles dans les forêts avoisinantes, n'ont pu être déterminées dans la plupart des cas. Leur détermination par les listes botaniques existantes est sujette à caution : les noms vernaculaires varient souvent d'une île à l'autre, et un même terme peut désigner des espèces différentes. L'idéal de construction, rarement atteint à Sitangkaï, est

l'utilisation d'une seule essence d'arbre (*gaggil, kayu keat, kangkong, natoq, manakayan, bəllu*) pour l'ensemble du bateau, excepté pour le bordé *kapi kapi*, qui doit trancher par sa teinte : il est souvent en bois clair (*kaluntiq, majaoq*), bois par ailleurs trop tendre et trop facilement fendillable pour entrer dans la construction des autres bordés et de la coque monoxyle.

- 14 Comme ailleurs à Sulu, l'outillage se compose d'une lame en fer (*patuk*) qui s'emmanche par un torrillon lui permettant d'être orientable sur un bois légèrement courbe d'environ un mètre ; cette herminette (*patuk mapatian*) fait office de cognée et permet de dégager et dégrossir tous les éléments de la construction. Une seconde lame légèrement plus petite s'emmanche selon le même procédé sur un bois courbé à environ 110°, qui offre un bras de levier important par le seul mouvement du poignet.

Figure 2. Plan de lepa toqontan

1. *təddas*
2. *pangahapit*
3. *tujaq (mundaq)*
5. *bengkol*
6. *jungal (mundaq)*
7. *jungal buliq*
8. *kapi kapi*
9. *ajung ajung (mundaq)*
10. *ajung ajung buliq ou panagluaran*
11. *koyang koyang*
12. *durung durung ou tong koyang koyang*
13. *dinding*
14. *saqam*
15. *panansahan*
16. *patarukan*
17. *sangkol*
18. *lantay*

- 15 La main placée près de la lame autorise une très grande précision des coups⁶. Cette même lame peut être emmanchée dans le prolongement d'un bois rectiligne (*sosokan*). Le vilebrequin (*barina*) a remplacé l'ancienne gouge (*paqat*). Le couteau à sculpter (*lahut*) et son petit maillet (*kakal lahut*), puis une masse en bois (*kakal*) pour les nombreux coins de bois (*tanok*) utilisés pour éclater les troncs complètent l'outillage.

Tokod tokod : Daing daing ay ?

Tagnaq atulak meaq tæddəs ; toggol mapatulakan sangkaq patuk tapiq ; pagtækka parambilaq akatis tinapiq ; pagtulak amoleq sangkaq laqan tapiq ; pagtækka na pabalik inggal tæddəs : bulan.

« Devinette :

Quel est ce petit poisson ?

Au début, appareille en coque monoxyle ; le temps de l'appareillage place un bordé ; en arrivant de l'autre côté, la pose du bordé est terminée ; pendant le retour enlève un bordé ; à l'arrivée n'est à nouveau qu'une coque monoxyle : la lune ».

- 16 Comme vont les phases de la lune va la construction de cette embarcation... et sa mise hors service⁷ : à partir d'une coque monoxyle, sont chevillés les uns aux autres les bordés qui s'imbriquent et se tiennent comme dans un jeu de construction. L'examen attentif des fissures et de la courbure éventuelle du tronc déterminera l'axe longitudinal selon lequel il sera fendu en deux. Perpendiculairement à cet axe, les quatre extrémités du tronc sont biseautées (*tinalimpusuq*) par le façonnage des quatre demi-*tujaq* (fig. 3) qui, chevillés deux à deux sur leur face convexe, formeront la partie supérieure de l'étrave et de l'étambot. Une gorge profonde (*ambung*) est pratiquée selon l'axe choisi, puis le tronc, dont une seule moitié est utilisée pour façonner la coque monoxyle (*tæddəs*), est éclaté à l'aide de coins (*tanok*).

Figure 3. Façonnage du tronc par les demi-*tujaq*

- 17 De l'autre moitié seront tirés les bordés (*tapiq*), à moins qu'elle ne soit vendue pour la construction d'une pirogue monoxyle (*boggoq*) ou échangée contre le travail d'un expert en charpenterie de marine. En aucun cas la moitié restante ne peut être cédée à un membre de sa famille nucléaire, la réunion des deux coques symbolisant l'ancien cercueil-bateau (*lalung*) dans lequel étaient réunis les parents.
- 18 Une fois le dessus aplani (*nilumbayan*), l'axe du bateau, la courbure et l'épaisseur de la coque sont tracés au cordeau (*sipat*) passé dans un mélange d'eau et de charbon de bois —aucune mesure autre que l'épaisseur de la coque d'une largeur et demie à deux

largeurs de doigt selon la dureté du bois et, éventuellement, la détermination par différents systèmes de mesure binaire (*allum-patay*, « vivant-mort ») d'une longueur bénéfique à l'utilisateur du bateau n'entre en jeu. On dégage d'abord le contour externe (*kiniusan*), puis l'élancée de la proue (*tangad*) est façonnée ; un bloc important du tronc (*tanggaq*) y demeurera cependant jusqu'à la finition complète du *təddə*s, afin d'éviter tout fissurage accidentel. L'intérieur (*mohang*) est creusé, généralement par une succession d'entailles transversales (*olangan* ou *səllangan*) délimitant des parties pleines (*seplong*) qui sont au fur et à mesure détachées à l'herminette et avec des coins (photo 1).

- 19 Le tronc est ensuite retourné et le liber (*kubar*) ôté afin que l'extérieur de la coque soit entièrement façonné dans l'aubier (*isi kayu*, « la chair du bois »). Débarrassée de son *tanggaq*, la coque monoxyle est mise au sec, posée sur deux cales (*bantilan*) dans lesquelles s'insèrent ses fausses quilles avant et arrière (*kamang*)⁸ de façon à présenter une légère assiette vers l'avant ; rempli d'eau et chargé de pierres, le *təddə*s s'évasera davantage sur l'avant et se galbera imperceptiblement.
- 20 Les demi-*tujaq* sont ensuite accolés deux à deux sur les deux-tiers de leur surface et fixés par des chevilles transversales (*lagsak*) dont l'extrémité engagée en premier est assurée par un petit coin (*sip sip*) ; chevilles et coins sont assujettis au *təddə*s par des tenons (*pasok*) disposés tous les emfans (*həkkə*).
- 21 Tous les bordés se mettent en place de la même façon après que leur assemblage ait été vérifié à l'aide de chevilles temporaires (*aru aru*). Chaque nouveau bordé est doté sur toute la longueur de sa partie inférieure d'une gorge en V (*ambung ambung*), profonde de l'épaisseur d'un doigt, qui sera bourrée de calfat (*gəllom*), écorce brute de l'arbre (*Osbornia etedonta* - Muell.) dont elle porte le nom (photos 2 et 3). Parmi les bordés, le *bengkol* tient une place à part : il enserre les *tujaq*, desquels il dépasse pour former avec son symétrique, auquel il est chevillé, une sorte de bout-dehors (*jungal*).

Photo 1. Façonnage de l'intérieur (*mohang*) d'un *boggoq* selon le système des *seplong* séparés par des gorges profondes (*olangan*, *sallangan*). Noter le *tangga* à l'arrière-plan

Photos n° 2 et 3 : Façonnage de la gorge en V (*ambung ambung*) qui reçoit le calfat (*gallom*) une fois le bordé mis en place mais pas totalement assujéti

- 22 Par un jeu d'encoches (*senget*), il s'imbrique dans le *tujaq* (photo 4) et forme un nouveau bordé. Il est muni sur toute sa longueur de petits épaulements (*tambuku*), taillés dans la masse lors de son façonnage et sur lesquels seront ajustées les traverses (*səngkol*) du plancher (*lantay*). Le *bengkol* est la seule pièce qui doit être courbée au feu (*niədduk*) ; elle est d'une longueur supérieure à la coque monoxyle, aussi est-il parfois difficile de se procurer un tronc adéquat ; certains ont tenté durant notre séjour de scinder en deux la partie bordé de la partie bout dehors : *bengkol* et *jungal* se rejoignent alors après le premier assemblage sur le *tujaq*. Enfin, il arrive, sur des bateaux récents, toujours par manque de bois, que la partie haute du *tujaq*, que délimite le passage du *bengkol*, forme une pièce (*sugpat saoling*) séparée du reste du *tujaq* appelée alors *saoling* (photo 5). Les deux derniers bordés (*koyang koyang* et *dinding*) ne sont pas pourvus de gorge à calfat. *Koyang koyang* se termine par deux pointes (*durung durung* ou *tong koyang koyang*) très légèrement sculptées. Tantôt entre *kapi kapi* et *koyang koyang* tantôt entre *koyang koyang* et *dinding*, s'insèrent à l'avant et à l'arrière quatre demi-pièces de bois (*saqam*) chevillées deux à deux et toujours sculptées symétriquement mais différemment à l'avant et à l'arrière, qui servent de support aux espars et à la structure inférieure au toit (*sapao*).
- 23 Ces toits roulables sont faits de feuilles de nipa, *tigur* (*Nipa fruticans*, Wurmb) maintenues entre elles par des brins de rotin (*buay*). Cette toiture est toujours achetée auprès des *aqə dea* (Samal de Sitangkai) qui font venir les feuilles de nipa de Bornéo ; ils lui donnent le nom de *kajang* et non de *sapao*, terme qu'ils réservent aux toitures des maisons.
- 24 L'esthétique et l'habitude sont les seules raisons données à l'existence de différentes parties sculptées. Si l'organisation des motifs dépend du sculpteur, ces derniers comme le style général sont répertoriés : *bahan*, liane, *daun*, feuille, *bunga*, bourgeon, *kaloqong*, nautile c'est-à-dire spire, etc⁹.

- 25 Pour les longues traversées, il pouvait être ajouté un bordé supplémentaire (*dagung*), et une protection avant et arrière (*jaopiq*) en feuilles de nipa ; contre le vent et la pluie, une muraille (*dinding*) en palme de cocotier tressées (*salirap*) peut être disposée entre le *sapao* et les bordés.
- 26 Jamais peinte, la coque est débarrassée (*sinusut*) des algues (*lumut*), deux fois par mois à marée basse à l'aide d'une bourre de coco (*banut*) puis passée au feu (*niluhu*) avec une palme de cocotier (*langkay*) afin de rétracter les fibres de bois et tuer les tarets (*tambelok*).

Photo 4. Mise en place du *bengkol* qui s'emboîtera dans *tujaq*. Remarquer les *tambuku* sur lesquels reposeront les traverses du plancher et l'espacement des tenons temporaires (*aru aru*)

Photo 5. Essai de construction du *tujaq* en deux parties : *saoling sugpat*. La tête du *tujaq* est chevillée à la partie basse au lieu d'être en une seule pièce

- 27 Bien que les Sama de Sitangkai soient tous capables de construire un bateau de type *lepa*, ils font souvent appel à des spécialistes : cette activité tend à les assimiler aux *aqa dea* en tant qu'artisans. Les bateaux construits à Bornéo par les *saga aqa* restent très recherchés pour la qualité de leurs bois et de leur construction.

Les trois types de *lepa*

- 28 La forme du *tujaq* détermine trois types de *lepa*, construits selon deux modes différents (fig. 4).
- 29 Dans le type A : *lepa toqongan*, « *lepa véritable* », le bordé n° 2 (*pangahapit*) est posé avant le *tujaq*, appelé dans ce cas *tujaq taga dangkaqan*. La liaison (*dangkaqan*) entre *təddəs* (n° 1), *tujaq* (n° 3) et *pangahapit* (n° 2) est la partie fragile de cet assemblage.
- 30 Pour lui éviter d'être dans les oeuvres vives au cas où la hauteur du *təddəs* est insuffisante, un *tujaq* de forme arrondie (*tujaq pinongaq*) permet de relever la zone d'assemblage. Dans ce cas, le *tujaq* doit être posé avant *papan katəllu* (n° 0), bordé qui dans ce type de construction remplace *pangahapit*. Ce type B, *lepa pinasil* « *lepa arrondi comme un galet* » permet de donner tout de suite une plus grande largeur au bateau. Cette construction aurait été appliquée sur des *lepa* de 20 mètres et plus, afin de rattraper l'étroitesse de la coque monoxyle (photo 6).

Photo 6. *Lepa pinasil* et *lepa toqongan* (arrière-plan)

Figure 4. Les trois types de *lepa* : A-*lepa toqongan* ; B-*lepa pinasil* ; C-*lepa keppas*

- 31 Le type C, réservé aux bateaux de petite taille (6-7 mètres), *lepa keppas*¹⁰, fait appel aux deux modes de construction précédents : sur un *təddəs* de hauteur moyenne, l'emploi de *tujaq taga dangkaqan* (type A) réduit la taille du *tujaq*, et l'utilisation de *papan katəllu* (type B) donne un galbe important à l'ensemble de la construction.

L'embarcation de type *boggoq*

- 32 Le *boggoq* (photo 7, droite) est une simple coque monoxyle de construction identique au *təddəs* du *lepa* mais dont la largeur proportionnellement à la longueur est plus

importante¹¹. Communément d'une longueur de 3 à 5 mètres, parfois plus, il peut, lorsqu'il est conçu pour les enfants, n'avoir qu'un mètre de long et être quasi circulaire... La largeur augmente imperceptiblement jusqu'à atteindre son maximum (environ 90 cm) au 2/3 arrière. Très rarement ponté, il possède généralement des plates-formes avant et arrière (*panansahan*) identiques à celles du *lepa*. La proue (*tangad*) moins élancée dans sa partie inférieure que celle du *lepa*, se distingue de la poupe, plus droite et légèrement moins haute. Il ne porte aucune sculpture. Rarement utilisé à la voile, le *boggoq* n'en possède pas moins une emplanture de mât et des épaulements (*tambuku*) destinés à servir de taquets. Certains *boggoq*, dont la portance est insuffisante par manque d'évasement de la coque, sont munis d'un bordé (*tapiq*), parfois d'un *tujaq*, parfois des deux (photo 7, gauche) ; presque exclusivement employées par les *aqda dea*, ces dernières embarcations, relativement instables, sont souvent peintes au moins une fois, tant pour des questions de prestige que d'esthétique.

L'embarcation de type *kumpit kumpit*

- 33 En juin 1976, un premier *kumpit kumpit* était mis en chantier à Sitangkai. Ce type de bateau était jusqu'alors acheté à Sabah. D'introduction récente, il tend à concurrencer les *lepa*. Sans balancier, il est construit selon la technique du *lepa*, à partir d'une coque monoxyle sur laquelle sont montés les bordés par chevillage interne. Beaucoup moins stable et confortable que le *lepa*, il est destiné à recevoir des moteurs in-bord de 16 CV qui ne peuvent donner, tant par la résistance à l'avancement que par les vibrations qui en découlent, toute leur puissance sur les *lepa*.
- 34 Bien que certains *kumpit kumpit* aient exceptionnellement des coques monoxyles d'un mètre de large ne nécessitant plus que la pose de deux bordés, la première caractéristique de ce bateau réside dans l'étroitesse de sa coque monoxyle : 30 cm environ, ainsi que dans sa forme en V qui, ouverte sur l'arrière, nécessite l'utilisation d'un tableau arrière et d'une étrave double (photo 8). L'étrave interne, comparable à un brion de grande taille pour lequel nous n'avons pu relever de terme spécifique, n'est pas directement solidaire de la coque monoxyle, mais le devient par l'entremise des bordés qui lui sont chevillés. Une étrave extérieure (*pamalum*), boulonnée à l'étrave intérieure, viendra protéger l'ensemble.
- 35 Comme le *lepa*, il est ponté, mais possède en plus une plage avant et une plage arrière constituées par les derniers bordés qui aident le *kumpit kumpit* à s'appuyer quand il passe les vagues ; il possède assez souvent un plat bord. Les bordés ne portent pas de termes spécifiques si ce n'est le *tingkam* qui, comme le *bengkol* du *lepa*, possède toujours un liston (*bingkay*). Le calfatage se fait avec le *gallom*, parfois avec du fil de sac de jute ; dans ce dernier cas, les bordés ne sont pas pourvus de gorge (*ambung ambung*). Bien que presque toujours peint, il est entretenu comme le *lepa* par un brûlage régulier (*niluhu*).
- 36 L'augmentation de la puissance des moteurs amène certains à ajouter des membrures en une pièce (*giak*) ou en trois pièces (*giak + 2 tajuk*). Le *kumpit kumpit* est la seule embarcation sama munie d'un gouvernail (*bansan*), fourni avec le moteur in-bord. Le terme *bansan* désignait jusqu'ici une dérive latérale permettant de fixer son cap à un *lepa*, qui autrement se gouverne à la pagaie (*busay*).
- 37 L'engouement pour le *kumpit kumpit* ne semble pas dû uniquement à ses qualités de bateau à moteur (*pambot*), lesquelles n'ont de réel intérêt que pour ceux qui pratiquent

un petit commerce entre Sitangkaï et Sabah. Il paraît en revanche être le symbole d'une activité commerciale, donc enrichissante, qui rompt avec l'activité traditionnelle de pêche considérée par les jeunes comme misérable ; il renforce leur identification avec leurs proches parents de Bangao Bangao (village sama de Semporna), plus proches qu'eux des biens industrialisés. Quelles qu'en soient les raisons profondes, le *kumpit kumpit* est indiscutablement porteur d'un certain prestige. Sa forme, assez proche de la construction classique européenne, et son introduction récente par ceux-là mêmes qui avaient amené le *lepa* dans l'archipel, pourraient faire croire à une influence récente.

Photo 7. Deux types de *boggoq*

Photo 8. Étrave interne d'une *kumpit kumpit*. Elle sera doublée d'une étrave extérieure boulonnée à la première et à la coque monoxyle

- 38 En fait, l'actuel *kumpit kumpit* de Sitangkai, appelé *tempel* par les *saga aqa* (Samal de Bornéo), doit son nom à une embarcation utilisée par les *aqa kapuan* « gens des îles » (Sama de la partie sud de Tawi Tawi), et qui serait originaire de Banaran, l'une de ces îles. Aperçu de loin, ce *kumpit* de Banaran semble identique au *kumpit kumpit* de Sabah, bien que plus ventru, car destiné à naviguer à la voile. Les *kumpit* sont aussi des embarcations de plus de 20 mètres construites notamment par les *aqa sibu* (Samal de Sibutu) et vendues dans tout l'archipel comme navires de commerce et de liaison inter-îles. Cette tradition de construction marine des gens de Sibutu remonte bien plus loin que l'introduction du *lepa*. Un bateau de 15 à 20 mètres, le *sappit*, y était déjà construit suivant les mêmes principes. Il était muni d'une sorte de bout-dehors comparable au *jungal* du *lepa* ; le franc bord de la plage arrière était sculpté. Très ventru, ses bordés étaient façonnés de façon à ce qu'ils ne forment pas d'angle important au niveau de leur chevillage sur l'étrave. Construit aussi par certains Sama, notamment le groupe venu de *Tandoq owak*, il est parfois appelé *gulita*, ou *biruk*, sans que l'on puisse assurer qu'il s'agit bien du même type d'embarcation. Malgré des confusions terminologiques toujours possibles, le *biruk* est indiscutablement un bateau sans balancier considéré comme le plus ancien bateau utilisé par les Sama¹².
- 39 On peut donc dire que le *kumpit* correspond à différents types d'embarcations construits selon une même technologie connue antérieurement à l'introduction du *lepa* et, peut-être même, si l'on en croit l'opinion généralement admise à Sitangkai, antérieurement aux bateaux à double-balancier.

L'embarcation de type *balutu*

- 40 Les dernières grandes embarcations de type *balutu*¹³ disparurent de Sitangkai dans les années suivant la deuxième guerre mondiale, et de Tawi Tawi, lors de la reprise de Bongao au Front de Libération Moro par les forces aéro-navales gouvernementales en 1973 ; seules y subsistent quelques petites embarcations à double-balancier dépourvues des superstructures propres au *balutu* reproduit sur la figure 5. Etablie à l'aide d'informations orales et d'une maquette, notre reconstitution doit être considérée comme un schéma général et non comme un plan¹⁴.
- 41 La coque monoxyle, *damas* (fig. 5 : 1) à fond plat et angles vifs constitue à elle seule les œuvres vives du bateau ; elle devait être façonnée dans un tronc d'arbre entier afin de présenter une hauteur de muraille suffisante. Les essences (*lupaya*, *bad bad*, *manakayan*, *kangkong*) étaient choisies pour leur absence de moelle (*esok*), ce qui évitait le risque d'une zone de bois tendre coïncidant, à la proue et à la poupe, avec la ligne de flottaison, bien que le rajout d'une pièce (*sumpal*) collée à la résine et chevillée restât possible. À chaque extrémité des espars transversaux (*batangan*) (fig. 5 : 8), une gorge (*kukku batangan*) assurait les liens de rotin aux flotteurs-balanciers (*katig*) en gros bambou (*pattung*). Les *batangan* (en *ligayan*, *mata mata* ou *timbelas*) en une ou deux pièces, reposaient sur la coque monoxyle et étaient maintenus par le bordé (fig. 5 : 3) *tingkam* (en *natoq*, *tagayan*) chevillé selon le principe de construction du *lepa*. Placés de part et d'autre, les *tunggu* (fig. 5 : 2) étaient toujours taillés dans des racines et posés préalablement au *tingkam*. Le bordé suivant (fig. 5 : 6, *tapiq*) maintenait en place les espars transversaux (*bəntal bəntal*, fig. 5 : 9) ou *saqam*, en délimitant de part et d'autre de la coque monoxyle une surface de plancher (*limbaq*) utilisée pour l'habitation. Des pièces de bois (*tuklug*) liées entre *bəntal bəntal* et *batangan* maintenaient la cohésion de l'ensemble. Deux petits bordés (*daugdus*) (fig. 5 : 5), possédant des lieux d'avironnage, prolongeaient *tapiq* de part et d'autre. Deux autres pièces de bois rajoutées (*sala gunting*) (fig. 5 : 4), liées à une extrémité soit à un *bəntal bəntal*, soit un *batangan* selon les informateurs, puis supportées en leur milieu par une pièce de bois (*sakkom*) (fig. 5 : 7), elle-même destinée à maintenir *tunggu*, et chevillées l'une à l'autre par une longue cheville traversière (*lagsak*) et, enfin, s'emboîtant à l'autre extrémité sur une plaque (*tumpang*) (fig. 5 : 10) découpée et sculptée différemment à l'avant et à l'arrière, terminaient l'ensemble de la coque. L'élancement de la proue était orné de sculptures ajourées.
- 42 L'habitation (*kubu*)¹⁵ était construite après la mise à l'eau. Des piliers (*lusug lusug*), liés à chaque *bəntal bəntal* et *batangan*, soutenaient les poutres maîtresses (*takmayan*) et les arbalétriers en une pièce (*tukayog*) sur lesquels reposait la poutre faîtière (*buhungan*). Les murs étaient en palme de cocotier tressée (*salirap*) ou en planches, fixées verticalement, et le toit en feuille de nipa (*sapao tigur*) ou, plus récemment, en tôle galvanisée (*sapao mital*).

Figure 5. Reconstitution schématique d'un *balutu*

- 43 Ils pouvaient être munis de petites fenêtres (*lawang lawang*) et de décorations ajourées pour la ventilation (*jala jala*). Dépourvu d'habitation, le *balutu* prenait le nom de *janggayan*¹⁶.
- 44 Alors que chaque élément du *lepa* contribue à la cohésion de l'ensemble, l'agencement du *sala gunting* et du *tunggu* n'entraîne en rien la cohésion du *balutu*. Ces deux éléments se retrouvent symboliquement sur d'autres types d'embarcation de l'archipel sous le terme de *sala gunting*, ou *ajung ajung*, et de *tunggu* ou *sangpad* ; c'est à leur niveau, face au courant, qu'étaient exposés l'écorce de citron (*kulit muntay*) et le *kahanga selo*¹⁷ destinés à écarter les esprits errants (*saytan*). L'hypothèse d'une fonction symbolique de ces deux éléments, aujourd'hui oubliée ou jamais bien intégrée, peut être avancée¹⁸.
- 45 Si le *jungal* du *lepa* a pris aujourd'hui la fonction de plate-forme avancée facilitant les manœuvres à la pigouille et la pêche à la foëne, il possédait, lors de son introduction à Sitangkaï, des sculptures (*lingayat*) dans sa partie supérieure. Le *jungal* peut donc être lui aussi considéré comme une expression symbolique parfaitement intégrée à la cohésion technologique du bateau. Enfin, accolés deux à deux, les *tunggu* du *balutu* donnent exactement la tête du *tujaq* d'un *lepa*.
- 46 L'hypothèse d'une correspondance terme à terme *lepa* et *balutu* est alors envisageable et elle est illustrée par la figure 6. Si cette hypothèse se trouvait confirmée dans l'avenir par d'autres correspondances sur d'autres types d'embarcations sama, l'introduction du *lepa* à Sitangkaï n'apparaîtrait plus comme une innovation « extérieure » appliquée à la technologie traditionnelle, mais bien comme appartenant à la même ligne de conception culturelle.

balutu lepa

1 *damas taddas*

2 *tingkam pangahapit/papan katalli*

3 *tunggu tujaq*

4 *sala gunting jungal (bengkol)*

5 *daugdus ajung ajung*

6 *tapiq kapi kapi*

Figure 6. Correspondances terme à terme entre *balutu* et *lepa*

- 47 Dans cette région où la terminologie et sans doute l'aspect des embarcations passent d'un lieu à un autre, s'oublie et se redécouvrent au fil des temps¹⁹, si on peut se demander si le bateau à coque simple a pu précéder le bateau à double balancier, la vraie question semble être de savoir s'il y a réellement opposition entre bateaux avec et sans balancier, quand ceux-ci participent à ce point d'une même technologie.

Voilures et gréements

- 48 La pigouille (ou perche de propulsion), *sohaq*, utilisée depuis l'avant ou l'arrière (*anohaq*) ou les deux (*magsinugu*), est le mode de propulsion le plus communément employé sur toutes les embarcations mentionnées. La pagaie (*busay*) n'est employée que dans des hauteurs d'eau importantes, soit comme pagaie (*amusay*), soit comme une rame (*angaluad*), soit comme une godille latérale (*angepe*) qui se manie de l'avant avec une main et un pied.
- 49 Du fait de l'emploi de plus en plus fréquent du moteur in-bord ou hors-bord, la voile, le plus souvent partielle (*banog*), est presque exclusivement employée aux allures portantes. Le mât tripode utilisé autrefois sur les bateaux à double-balancier, tels les *dapang* de Siasi-Zamboanga, a totalement disparu et il est remplacé par le mât unique (*taruk*). Un seul cordage est utilisé pour former deux haubans (*pintal*) et une drisse (*hambana*) qui sert elle-même, une fois la voile hissée, de troisième hauban. La voile au

tiers (*tolda*), avec un espar haut et un espar bas (*bahuq diataq/bahuq deoq*), est la plus courante tant sur le *lepa* que sur le *kumpit kumpit*. Elle dérive de l'ancienne voile (*lamak poteq*, « voile blanche ») du *janggayan* et des premiers *lepa*, qui doit sa disparition tant au moteur qu'à l'absence, dans la région, des bambous utilisés comme espars. Ces espars, de section plus importante à l'avant qu'à l'arrière, étaient constitués d'un bambou cintré sur sa partie avant à laquelle on adjoignait un rondin de bois dur (*sambung*) maintenu dans le bambou par un collier de rotin (*bukaq*). La courbure des espars vers l'avant, l'utilisation d'une ralingue intérieure et la disposition des plis (*korot*) le long de celle-ci créaient à l'avant (*boaq lamak* « la bouche de la voile ») l'aspect si particulier de cette voile (photo 9). L'amurage sur la bôme variait suivant les allures afin de donner à la voilure des inclinaisons différentes. Une ralingue au bord de fuite créait une poche sur l'arrière de la voile, appelée (*buliq kamun*, « queue de squille ») en référence à la forme bombée de la queue de ce crustacé marin (*Squilla mantis* -L.). Les deux espars sont munis respectivement d'une écoute haute (*kallat diataq* « cordage du haut ») et d'une écoute basse (*kallat deoq* « cordage du bas »). Cette voile, comme la voile au tiers, n'était pas utilisée sous sa fausse amure. Le virement de bord devait donc s'effectuer vent arrière, le changement de bord des haubans, drisse comprise, s'effectuant en plusieurs temps selon un ordre précis avant et après la manœuvre. La réduction de la voilure était possible à partir de *boaq lamak*.

- 50 La voile était toujours bordée d'une bande de couleur noire ou bleue (*kintay*) et possédait un motif de même couleur conçu sur sa partie arrière (*atay*). Les extrémités arrière des espars étaient ornées de franges (*jambu*). Contrairement aux autres choses du passé, l'évocation de ce type de voilure, fréquente dans les poèmes chantés, cause toujours une profonde nostalgie.

Photo 9. *Lamak poteq* vue depuis son avant (*boaq lamak*)

- 51 Les voiles au tiers actuelles sont gréées et amurées de la même façon. Les laizes, quand la voile n'est pas un assemblage de sacs de farine, sont verticales et non plus horizontales. Comme *lamak poteq*, cette voile peut être utilisée partiellement (*banog*). Un point d'amure servant de point de drisse, on fixe à l'autre point d'amure un espar — souvent une pigouille (*sohaq*)— qui fait office de livarde.
- 52 Un autre voilure partielle de type carré, que nous n'avons pas observée, mais qui est connue sous le terme de *banog pendong*, en référence à la forme d'un requin de sable (*Rhinobatos blochi*. - M. & H.), s'obtient en fixant les deux points d'amure de la voile à un espar utilisé comme vergue.
- 53 Une voilure simple, partielle et très courante, consiste en un pagne (*siag* ou *hos*) tendu entre deux pigouilles et suffit à déhaler efficacement un *lepa*.
- 54 La voilure à livarde (*tukag*) des *dapang* n'est pas employée à Sitangkaï. Elle l'aurait été cependant sur les *sappit* qui, de plus, possédaient un foc muni d'une bôme.
- 55 Le dernier type de voilure, réservé au *boggoq*, appelé *sulao* en référence à la forme des coquillages de la famille des conidés (*sulao*), est très rarement employé.

Techniques, milieux et ancêtres

- 56 Si, chronologiquement, le *kumpit kumpit* est apparu après le *lepa* et ce dernier après le *balutu*, à Sitangkaï, l'ordre d'apparition est sans rapport avec une quelconque évolution technologique. Le manque d'informations sur les embarcations sama en général, comme la limitation dans l'espace de celles dont nous disposons, nous amènent à conclure pour l'heure à l'existence simultanée, dans une zone peut-être aussi vaste que celle du peuplement sama, d'embarcations d'aspect différent mais de conceptions techniques de base identiques : bordés maintenus deux à deux par chevillage interne à partir d'une coque monoxyle, et dont l'étanchéité est assurée par l'écorce brute de *gallom*.
- 57 Plus que la présence ou l'absence de balanciers —rappelons que *balutu* et *lepa* supportent l'hypothèse d'une correspondance terme à terme—, la réponse au problème de l'étrave pourrait distinguer technologiquement chacun de ces trois types. Mais aucun élément ne permet de rapprocher —dans une hypothèse ethnocentrique— l'étrave indépendante du *kumpit kumpit* de celle de constructions traditionnelles extérieures, notamment européennes. Enfin, l'introduction récente du type actuel de *kumpit kumpit*, liée à la motorisation, ne doit pas faire oublier qu'il est relié d'une part au *kumpit* à voile de Banaran et, d'autre part, au *sappit* dont la construction a précédé de façon certaine celle du *lepa* à Sitangkaï.
- 58 Ne relevant pas de la technique, le passage d'une forme d'embarcation à une autre ne dépend pas non plus d'une meilleure adaptation au milieu naturel : l'actuelle répartition entre embarcations avec et sans balancier, qui coïncide avec l'importance des étendues récifales, ne peut —de par l'exemple même de Sitangkaï— être retenue comme la relation d'un type d'embarcation à un environnement naturel. Que le *lepa* soit plus adapté que le *balutu* ou son annexe au récif ne fut qu'un élément de son succès. Si toutes les embarcations conviennent au milieu dans lequel elles évoluent, elles ne lui sont pas pour cela spécifiquement adaptées ; elles participent plutôt des conditions générales de l'environnement économique et sociologique existant entre un établissement sama et ses voisins. L'utilisation comme habitation par des Sama de Tawi

Tawi d'anciens *kumpit* (*lansa*) destinés au service inter-îles²⁰ est l'exemple même de l'adaptation du Sama à une embarcation —et non l'inverse (photo 10).

- 59 L'apparition, toujours par emprunt, d'un nouveau type d'embarcation en un lieu précis participe essentiellement, nous semble-t-il, d'un phénomène de captation de pouvoir et d'approche du statut des utilisateurs précédents (des émetteurs), phénomène structurel présent à tous les niveaux de la société sama²¹.
- 60 L'actuel développement du *kumpit kumpit* est à cet égard significatif : adaptation d'un type ancien d'embarcation au moteur in-bord ; à Sitangkai, il doit son succès au prestige qui lui est attaché et qui est connoté par la richesse comme par l'appartenance même lointaine aux Sama de la région de Semporna, plus proche des biens industriels, signe de leur éloignement des Sama de Tawi Tawi « non sédentarisés », image bannie des générations précédentes, de ces *palau* (cf. note 14) « toujours à la recherche de leur subsistance comme le sont les animaux et, comme eux, sans religion », car ne pouvant marquer leur appartenance à l'islam par la construction d'une mosquée.
- 61 Que le coup de frein au petit commerce apporté par la situation politique cesse, que la vente des moteurs in-bord s'accroisse ou qu'un marché de poissons frais —nécessitant impérativement l'emploi du moteur— s'instaure comme à Semporna, et la raison première de l'intérêt pour ce type de bateau s'estomperait devant ces éléments plus tangibles.
- 62 Nous pensons que l'émergence est d'ordre statutaire, pourvu que l'embarcation soit fonctionnellement polyvalente ; sa fixation définitive est assurée quand l'environnement général ayant participé à son émergence dans le groupe « émetteur » est atteint ou transcendé au niveau du groupe « receveur ».
- 63 Une dernière hypothèse de recherche d'ordre général, mais intéressant l'émergence d'embarcations nouvelles et prenant en compte la réalité de la captation de pouvoir et de statut comme la faculté d'adaptation à un nouveau type d'embarcation, concerne la division des Sama en deux groupes (Badjao, Samal) de plus en plus différenciés culturellement. La spécialisation entre groupes terriens et groupes maritimes peut être directement rattachée à l'utilisation du milieu naturel : chaque activité demande une présence à plein temps sur le lieu d'exploitation ; avant l'avènement de la monnaie et des marchés, un système d'échange des produits était en place entre les flottilles sama en poste fixe sur les lieux de pêche et les groupes côtiers agriculteurs —ces derniers étaient à la fois consommateurs directs et intermédiaires avec les groupes de l'intérieur, tels les *sama talun*, « Sama de la forêt », comme avec d'autres groupes en d'autres points de l'archipel.
- 64 Une part importante de la construction navale semble avoir été le fait des populations samales côtières, telles les *saga aqa* de Bornéo, les *aqa sibutu*, qui continuent aujourd'hui la construction de grosses unités, ou même de populations de l'intérieur, tels les montagnards Yakan de Basilan, linguistiquement un groupe sama (Wulff 1965).
- 65 Si tant est qu'elle existe, l'adaptation à la technologie traditionnelle de formes extérieures serait le fait des populations côtières qui depuis plusieurs siècles subissent directement les influences extérieures. Les gens des côtes en auraient été les intermédiaires et les principaux bénéficiaires, leur captation de pouvoir aboutissant pour eux à l'émergence d'un statut supérieur par rapport aux populations maritimes plus isolées et surtout plus aptes à éviter les contacts par leur mobilité.

Photo 10. *Kumpit* de taille moyenne destiné aux liaisons inter-îles (*lansa*). Certains sont utilisés comme habitations (*kubu*) par des Sama de Tawi Tawi. Ce type d'embarcation possède des membrures (*giak*) en une, deux ou trois pièces

Architecture navale et symbolisme

- 66 Aucune symbolique ne semble pouvoir être rattachée directement à l'architecture navale, même si la comparaison entre *lepa* et *balutu* fait apparaître une partie architecturale techniquement superflue dans la partie haute de ce dernier, que l'on retrouve d'ailleurs dans les bateaux à double-balancier de la moitié est de l'Archipel : *dapang* et *pelang* de Siasi disposent ainsi de deux élancées finement sculptées correspondant au *tunggu* du *balutu* (et *tujaq* du *lepa*) (voir fig. 6 et Szanton 1973). Cette partie est parfois appelée *boaq buaya*, « bouche de crocodile », sans plus d'explication.
- 67 Les sculptures elles-mêmes, dont chaque motif est parfaitement répertorié, ne font l'objet d'aucune explication autre que la simple reproduction de motifs existants.
- 68 Si l'hypothèse d'une recreation des attributs de l'arbre et de son environnement naturel paraît légitime par le choix des motifs, il n'y est jamais fait allusion. Nous y verrions cependant plutôt un signe d'« acculturation » du naturel : l'arbre que l'on pare de ses anciens attributs devient objet cultivé. Ainsi, les bateaux transformés autrefois en cercueils étaient à nouveau sculptés comme pour signifier leur nouvel usage. Le végétal passerait ainsi d'un plan cultivé à un autre.
- 69 Le pragmatisme prime sur un symbolisme importé qui a perdu toute signification : ainsi la partie haute du *jungal*, finement sculptée à l'origine (comme on peut le voir dans les musées de Sabah), a disparu pour laisser place à une plate-forme d'où la manœuvrabilité à la perche est accrue ; elle constitue aussi un parfait poste de pêche à la foëne et un support pour un lamparo.
- 70 Ce pragmatisme dans le choix et l'utilisation de bateaux de formes très différentes s'est vérifié ces vingt dernières années, puisque en 1995 le *lepa* avait quasiment disparu de Sitangkai pour être remplacé par des *kumpit* de plus en plus grands dont le premier, de

taille moyenne, avait été construit en 1976²². Peu adaptés à la propulsion à la perche, très inconfortables et instables, ils sont la réponse au développement de moteurs in-bord de plus en plus puissants, pouvant dépasser les 100 CV ; puissances qui restent cependant l'apanage de riches négociants en algues et surtout des contrebandiers. Paraître riche et être capable d'éviter les pirates par une motorisation toujours plus puissante semble l'origine de cette dernière évolution dont nous n'avons pas eu le temps d'approfondir la technologie. L'étroitesse de la base monoxyle, comme la découpe des bordés à la tronçonneuse, permettent certainement d'économiser sur les rares billes de bois. La cohésion des bordés est assurée par des membrures (*giak*) de plus en plus grosses et nombreuses pour que l'ensemble résiste aux trépidations des moteurs et aux efforts que supporte la coque à grande vitesse.

- 71 En revanche, le bateau, quels que soient son style, son origine ou sa raison d'être, s'inscrit dans le dialogue que la société sama entretient quotidiennement avec son environnement naturel et supranaturel.

De la tête aux pieds

« Daing daing ay ?
Tapeq na ma mata na : busay.
Quel est ce petit poisson ?
Son pied est dans son œil : la pagaie ».

- 72 Cette devinette nous rappelle que chez les Sama, tout ou presque a un sens, une orientation, marqués par les termes *tapeq*, « pied », « nageoire caudale », « base d'un objet », qui s'oppose à *kok*, « tête », *bukut*, « dos », qui s'oppose à *battong*, « ventre » ; *mata*, « œil » représente un centre, comme une maille de filet (*mata salibut*, *mata linggiq*), une famille nucléaire (*mataqan*, « qui est un centre »)...
- 73 Ainsi notre pagaie dispose-t-elle d'une poignée (*kok busay*, « tête de la pagaie »), d'une pale (*mata busay*, « œil de la pagaie »), d'une pointe (*tapeq busay*, « pied de la pagaie ») et de son manche (*batang*, qui désigne tout ce qui est cylindrique : « tige », « manche », « épi » —de maïs—), etc.
- 74 Toute île —comme la grande île de Tawi Tawi— dispose d'un « dos » (*bukut*) qui représente la côte la plus accore et qui s'oppose au « ventre » (*battong*) qui désigne la partie la plus riche en récifs coralliens, zone de pêche par excellence ; *tapeq gusung*, « le pied du sable », est la plage, etc.
- 75 Une fois déroulé, le taud (*sapao*) du *lepa* en feuille de nipa présente deux pieds (*tapeq sapao*) pour ses bords latéraux et deux têtes (*kok sapao*) pour ses bords avant et arrière, ainsi qu'un dos (*bukut sapao*) pour sa partie externe et un ventre (*battong sapao*) pour sa partie interne.
- 76 Si le bateau (*lepa* ou *balutu*) n'a ni « pied ni tête », les choses et les gens doivent s'y positionner de façon rigoureuse pour signifier leur acceptation du cours des choses, sur lequel veillent les ancêtres et les esprits possesseurs des médiums. Par exemple, on y dort toujours transversalement, la position dans l'axe du bateau rappelant la position du corps dans les anciens cercueils (*lalung*) confectionnés avec la coque du bateau du mort.
- 77 Ce type de précaution se retrouve dans la vie à bord où on ne peut pas manger, par exemple, dans le couvercle d'une marmite, symbole d'un chavirage prochain. Autre précaution : il ne fallait pas choisir un arbre pris dans les troncs enlaçants d'un ficus

pour la construction d'un bateau sous peine de risquer d'être un jour capturé par les pirates.

- 78 Lorsqu'ils sont rangés sur les bords extérieurs du *lepa*, les foënes et harpons doivent présenter vers la proue leurs pointes ou lames (*mata pogol*, *mata sangkil*) ; il en va de même des perches de propulsion, qui doivent présenter leur partie la plus épaisse, celle qui touche le fond (*poqon sohaq* « base, souche, origine de la perche ») vers la proue ; la partie antérieure des bômes (*poqon bahuq*) doit aussi être orientée vers l'avant. Ne pas suivre cette disposition, c'est exposer sa femme enceinte à une naissance par le siège (*asuddang*, terme qui désigne spécifiquement tout fruit présentant une forme inversée). La grossesse interdit de plus l'amarrage du *lepa* par son *tujag*, de peur de voir le cordon ombilical étrangler le nouveau né, comme dans une maison le futur père évitera de se tenir dans l'embrasement d'une porte de peur d'une naissance difficile.
- 79 L'amarrage, toujours effectué par l'arrière (*buliq*, « arrière, derrière, fesses... »), de l'ancien bateau-habitation (*balutu*), déterminait l'orientation des dormeurs : sur tribord le « côté de la tête » (*kokan*) et sur babord le « côté des pieds » (*tapeqan*), ce dernier étant celui où s'entreposaient filets et autres engins de pêche. La même disposition prévaut pour les maisons : orientées sur un axe nord-sud, celles-ci présentent à l'ouest le « côté de la tête », *kokan*, où se rangent sur et sous une étagère tous les biens personnels et les nattes dans la journée, tandis que dans le prolongement de la face est (« le côté des pieds », *tapeqan*) se trouve la terrasse (*pantan*) où sèchent filets et produits de la pêche.
- 80 À travers ces quelques exemples, nous voyons que si les bateaux ne sont pas porteurs de symboles en eux-mêmes, ils entrent par leur usage dans la symbolique de la vie quotidienne au même titre que tout ce qui fait l'environnement quotidien. Les attitudes qui en découlent ont alors valeur de réponse, sous forme d'allégeance aux traditions des ancêtres et de leurs esprits tutélaires.

Principes de navigation et de repérage

- 81 La navigation sur le récif (500 km²) ou vers Sabah (40 milles) est fonction de la lune qui détermine les lieux et types de pêche selon les heures de marée et leur amplitude. Si les îles basses sont vite perdues de vue, un Sama sait parfaitement où il se trouve en se référant au sens et à la force des courants de marée, à la profondeur et à la nature du fond. Les techniques de navigation sont donc essentiellement fondées sur l'accumulation et l'interprétation continue de signes, de sensations qui guident les Sama dans la représentation mentale en trois dimensions qu'ils ont acquise du récif depuis l'enfance.
- 82 L'étendue marine est ainsi divisée en trois grandes zones selon les profondeurs visibles. Les portions récifales dont on voit le fond (*tabba*) avec plus ou moins de netteté font l'objet d'un découpage fin ; l'approche de cette zone ou de celles de profondeurs moyennes (*halo*, « lagons ») fait appel aux couleurs de la masse d'eau ; les parties les plus profondes (*sallang*), toujours bleues, sont indépendantes de leurs étendues : une dépression d'une centaine de mètres de diamètre en plein récif sera dénommée simplement *sallang sallang* (« petite zone profonde ») et le grand large, *kablangan* (« océan »).
- 83 La toponymie de l'étendue récifale indique toujours en premier lieu la nature du relief sous-marin (*halo*, « lagon », *sowang*, « chenal, rivière ») permettant le passage d'une

embarcation, *talusan*, « chenal profond », *olangan* « détroit »...) et fait ensuite mention d'une caractéristique référant le plus souvent au type de poisson que l'on y trouve (*sowang kalobeq*, *halo pendong*), à une particularité topographique (*sowang pukul*, « passage coupé », *halo sabbo*, « type de corail »), ou encore au nom d'un utilisateur habituel ou d'une ancienne flottille.

- 84 S'ajoutent à cela les lieux remarquables : les bancs de sable (*gusung*), les zones de pinacles (*sapaq sapaq*), celles de moyenne profondeur tapissées de sable, de coraux, d'algues ; à chaque zone correspond une sonorité particulière des crépitements sous-marins, très utile la nuit. En pleine mer, les hauts fond (*takod*) se repèrent grâce aux effets de surface (clapots, etc.).
- 85 Les vibrations de la coque indiquent des traversées de courant lors du passage d'un récif à un autre et la nature du fond est identifiée en collant l'oreille à la pagaie. Tout cela autorise une navigation précise menant à Sabah lors des nuits sans trop craindre les pirates.
- 86 De jour, l'apparition d'un bateau inconnu, l'approche d'un îlot, la décision sur une route à suivre susciteront le recours à toute une série d'indices : cris des oiseaux ou des gekkos, signes de fumée, estimation des distances et des routes des bateaux suspects, interprétation de rêves, etc. Ainsi tout Sama sait, de jour comme de nuit, exactement où il se trouve sur le récif.
- 87 La présence ou l'absence d'amers comme le repérage sur une étoile sont très secondaires. Le cycle annuel de rotation des vents sur 360° auquel est lié le mouvement de la voute céleste et l'inversion des courants dominants lors des moussons de NE et SO déterminaient autrefois des périodes propices à des navigations d'une centaine de milles au sein de l'archipel. Ces déplacements se faisaient suivant des routes établies selon un cabotage à vue, en fonction des principaux amers (les pics rocheux n'étant jamais distants de plus de 40 milles) : la légende du géant mythique Hawis (connu à Zamboanga son le nom d'Ayus) décrit ainsi de façon burlesque comment naviguer depuis le milieu de l'Archipel de Sulu jusqu'à Célèbes en longeant la côte orientale de Bornéo, trajet dont les amers remarquables sont décrits de façons identiques (bien que moins imagées...) dans nos instructions nautiques.
- 88 Duper les courants forts en leur offrant une perche à la place du bateau, attacher un brin de rotin à la proue pour qu'il guide l'embarcation vers un rivage, prier pour détourner les grains ou afin d'ouvrir ou de fermer certaines portes du vent et du courant, voilà ce qui constituait alors l'essentiel de l'art de la navigation. À ces techniques empiriques s'ajoutent des techniques rituelles.

La représentation des bateaux dans l'imaginaire

- 89 La sculpture sama se limite aux motifs décrits sur les bateaux auxquels il convient d'ajouter ceux, identiques, que l'on voit sur les étagères peintes et les cintres (*ablayan*) destinés à recevoir les vêtements des médiums dans la partie ouest des maisons. L'art funéraire en use également pour les stèles en bois (*sunduk*) : rectangulaires et plates, celles des femmes portent la marque spécifique d'un peigne (*suray*) ; tandis celles des hommes, de forme cylindrique, étaient autrefois plantées sur le dos d'un dugong ailé (*duyung*). Ces motifs se retrouvent également sur d'anciens cadres de lit (*kantil*) qui délimitent les tombes de médiums célèbres. Le *sunduk* est quelquefois remplacé par une

planche de bois aux contours anthropomorphes. Ce n'est que récemment que sont apparus des maquettes de navires (*kappal*) en béton peint, comportant cheminée(s) et hublots. Dugong et bateau en béton représentent la puissance : celle de pouvoir nager et naviguer.

- 90 Les mariés sont transportés en bateau dans le village et cela rappelle les traditionnelles rencontres de flottilles lors d'un mariage ; Le bateau mène aussi un mort au cimetière. Et c'est une pirogue qui rejette à la mer les génies responsables d'épidémie dans le village (*magpatulakan*).
- 91 Enfin, il est présent sous forme de maquettes navigantes très rapides, avec lesquelles les enfants jouent à régater en période de mousson de sud-ouest, comme leurs parents s'amusaient à régater entre eux au retour de la pêche (*maglombaq lombaq*). En 1995, les régates autour du village s'effectuaient sur d'incroyables engins flottants et pétaradants dignes des mobylettes trafiquées de nos adolescents...
- 92 Les seules représentations graphiques introduites vers le début du siècle avec la venue d'un chamanisme islamisé réservé aux hommes figurent sur les *tumbuk*, morceaux d'étoffes à l'aide desquels les médiums se remémorent leur savoir ancestral grâce à des signes, en général récurrents, que l'on retrouve dans certaines graphies philippines et arabes (photo 11).

Photo 11. Représentation d'une embarcation de type *ajung* sur un *tumbuk* (« sceau », texte sacré propre à chaque médium)

- 93 À côté de dessins représentant des croissants de lune —astre essentiel dans la culture matérielle des sama et symbole de l'islam—, des coqs —symbole partagé dans tout l'archipel de sulu et rappelant l'oiseau messager entre médium et ancêtres/esprits tutélaires—, des plantes en pots ou en plantations—symbole des plantes médicinales et de la « verdoyance » de la Mecque—, des maisons d'esprits éthérés (*maligay jin*) bâties sur un pilotis, se trouvent parfois des voiliers anciens à deux mâts (du type *ajung*) sur

lesquels naviguent les esprits. On retrouve là une représentation graphique des fabuleux navires des épopées (*kata kata*) sur lesquels naviguent jusqu'aux confins de l'Univers de riches princes à la recherche de la princesse idéale (voir extrait ci-après). L'*ajung* est aussi le bateau mythique sur lequel Noé (*nabi Nu*) échappe au déluge jusqu'à casser son plus haut mât contre le ciel, comme il est l'embarcation du géant Hawis.

« [...] Les fidèles compagnons du fils du Seigneur du Monde mettent à la voile pour une terre lointaine, vers des îles qui émaillent la mer comme les gouttes de pluies en saupoudrent la surface ; par delà l'océan bleu, plus loin que les hautes vagues de l'horizon, ils iront avec le jusant, ils iront contre le flot [...]. "Ô mon aide fidèle, fais dresser le mât, appareillons". Quand de la pomme du mât qu'on lève tu entends qu'on tire, qu'on souque, qu'on assure, c'est tous les chants célébrant la naissance du Prophète que tu entends. Le mât dressé du fils du Seigneur de l'Univers touche alors la voûte céleste. D'une secousse la voile est déployée, la voile aux cents lés longs de mille brasses, "ô fils du Seigneur du monde, nous appareillons" [...]. » *Kata kata* (extraits).

- 94 Comme ailleurs dans la société sama, ces mondes de richesses extraordinaires et de beautés ineffables sont un rêve inaccessible. Naviguer sur un bateau chargé de prestige social est un désir constant ; pourtant, ces embarcations demeurent un simple outil quotidien sans symbolique particulière.
- 95 L'approche technologique sommairement rattachée aux pratiques sociales des Sama de Sitangkai nous rappelle enfin que leur culture, plus que celle de « marins », au sens de voyageurs sur les océans, est avant tout celle de rabateurs-collecteurs en milieu récifal corallien capables d'une extrême mobilité sur des eaux calmes qui ignorent tout des tempêtes.
- 96 L'auteur remercie le Centre de Documentation et de Recherche sur l'Asie du Sud-Est et le Monde Insulindien qui a financé sur contrat de recherche du Centre National de la Recherche Scientifique, de janvier 1975 à juin 1976, les recherches de terrain dont sont issues les notes composant cet article.

BIBLIOGRAPHIE

Nimmo, Arlo, H., 1965 « Social organization of the Tawi Tawi Bada », *Ethnology* 4. Pelras, Christian

- 1972 « Note sur quelques populations aquatiques de l'archipel nusantarien », *Archipel* 3 : 133-168.

Szanton, David L., 1973 « Art in Sulu », *Sulu Studies* 2 : 33-69.

Spoehrer, Alexander, 1971 « The double outrigger canoe of Zamboanga and the Sulu archipelago, southern Philippines », *Occasional Papers of Bernice Bishop Museum* XXIV, 7.

Wulff, Inger, 1965 « Feature of Yakan culture », *Folk* 6.

NOTES

2. Cet article est une version révisée et augmentée d'un texte déjà publié dans la revue *Archipel* (1981).
3. La transcription des termes vernaculaires est phonologique ; elle s'applique aux noms de lieux et d'ethnies quand ceux-ci sont en italiques. Autrement, elle suit l'usage établi (ex. : Sitangkai au lieu de /sitangkay/, et badjao au lieu de /bajao/). Le doublement d'une consonne correspond à une gémée péglottalisée ; /r/ est une réalisation de /d/ à l'intervocalique et de /l/ en finale ; l'occlusion glottale est notée /q/.
4. Sont entre parenthèses, pour les noms d'ethnies ou de groupes, le ou les termes couramment employés par les observateurs ou mentionnés dans la littérature. Lorsqu'il s'agit de termes employés par d'autres groupes, ce sont ceux que les Sama de Sitangkai rapportent comme étant les termes utilisés par ces groupes.
5. *dea* par opposition à *laot*, « le large » : *aq aq dea*, « gens de l'intérieur », c'est-à-dire, « les terriens ». *Saga aq aq*, « les gens ».
6. Pour des illustrations, on peut se reporter à Szanton (1973) sans toutefois se référer aux légendes des photos d'embarcations qui reflètent par trop l'imbroglio terminologique existant dans l'archipel.
7. *Mungkang peta*, puis *təddəs* désignent un *lepa* à ses différents stades de vieillissement en fonction des bordés manquants.
8. En référence à l'aspect des poissons de la famille des *Platycephalidae*, tel *kamang gusung* (*Platycephalus grandidieri*, Sauv.).
9. En référence à la coquille de *Nautilus pompilius* (L.).
10. *Keppas* : maquette navigante grée avec *lamak poteq* que les enfants font régater (*maglomba q lomba q*) en période de mousson Sud-Ouest (*timpu satan*).
11. Le *boggoq* est le seul type de pirogue monoxyle utilisé par les Sama de Sitangkai. Le *jungkung* à l'avant aplati et à très forte tonture n'y est pas représenté. Le *kellean*, pirogue monoxyle très étroite à bouchains dont la partie haute de la poupe est légèrement élancée, et qui se manie exclusivement en position assise avec une pagaie double (*kelle*), n'est utilisé que par des Sama réfugiés de Siasi.
12. Remarquable par son épaisseur et sa dureté, un coquillage, *Vasum turbinellus*, a gardé le nom de *bingkas biruk* « brise biruk ».
13. Il s'agit d'une embarcation distincte des autres bateaux à double-balancier de l'archipel : *pelang* et *dapang*. Sur ce dernier appelé *vinta* par l'auteur, voir Spoeher (1971).
14. Pour des photos, se référer à Szanton (1973).
15. *Kubu*, qui signifie « demeure sur un bateau », désigne spécifiquement l'habitation, mais dans le langage courant tend à devenir un synonyme de *balutu* qui représente le type même de bateau-habitation, comme il peut désigner improprement tout type de bateau servant d'habitation « principale ». Le terme *palau*, employé par certains auteurs (Nimmo 1965) pour désigner le *kubu*, n'est pas compris à Sitangkai ; par contre, le sobriquet *palau* désignant les Sama est compris dans son sens de « se déplacer à la poursuite de sa subsistance » et explicitement perçu comme leur état « animal » ou de « nature » antérieur à leur « sédentarisation ».
16. *Janggayan*, en référence à l'élancement des *sala gunting* qui rappellent les nageoires très développées (*janggay*) de certains poissons, tels *Pterois* sp. et *Thunnus albacares*. Le terme *penggong* s'applique aux *janggayan* et aux *tundanan*, « annexe » dépourvus de *sala gunting* comme de *tunggu*.
17. *Lambis chiragra* (L.) et autres Ptérocères, coquillages à longues digitations du labre.
18. Avant l'introduction d'une nouvelle forme de chamanisme aux mains des hommes (*jin* ou *wali jin*), ce sont les femmes dont beaucoup étaient aussi accoucheuses qui tenaient le rôle de médium (*duwata*). Le monde des esprits était alors *man deoq*, « d'en bas », c'est-à-dire marin. Malgré l'inversion apportée par le nouveau chamanisme dans le monde des esprits, qui est devenu *man*

diataq, « d'en haut », et dans le sexe des médiums, la relation à la maladie que reflètent des classifications de poissons reste dans sa structure liée au domaine marin. Le fait que les *balutu* aient toujours été ancrés de l'arrière, soit par une pierre ronde percée en son centre (*labu*), soit par un poteau (*sambuung*), appuie l'hypothèse d'une fonction symbolique des *sala gunting* et *tumpang*, puisque c'est face au courant qu'étaient exposés les objets destinés à repousser les esprits.

19. Christian Pelras indique, par exemple, que dans l'isoglot des Sama du Golfe de Boné le terme *lepa* signifie « maison » (1972). Toujours à Célèbes, *boggoq* désignerait une embarcation de fort tonnage.

20. *Lansa*, dérivé de l'anglais « launch », se prononce indifféremment *lansa*, *lantsa* ou *lontsa*, suivant les locuteurs.

21. Par captation de pouvoir, nous entendons que tout objet peut être le lieu d'un rapport direct avec les ancêtres source de tout pouvoir. L'aspect d'un objet extérieur à la culture sama est perçu comme le signe tangible, l'expression visible du pouvoir d'ancêtres supérieurs ; le détenir ou le reproduire, c'est se mettre en position de participer à leur puissance. Prise entre le désir d'être sous leur protection et la crainte de ne pas savoir les manipuler ou d'entrer en conflit avec leurs propres ancêtres, la société sama semble avoir toujours attendu que l'expérimentation directe de leur pouvoir soit tentée par les *aqa dea* qui étaient confrontés à un environnement où celle-ci était inéluctable.

22. Avec le développement de la culture des algues (*agar agar*), 23 villages ou groupement de maisons (*pondoq*) ont été bâtis sur le récif ; la population de Sitangkaï est passée en 20 ans de 5 000 à 20 000 habitants ; du fait d'un exode vers Sabah, le nombre de sama (*badjao*) restant stable, à environ 4 000.

RÉSUMÉS

Par le biais des techniques de construction du *lepa* (le bateau à bordés chevillés sur un monoxyle des nomades marins sama —ou *badjao*— du sud des Philippines), on s'aperçoit que le passage d'un type d'embarcation à un autre est une affaire de mode et de pragmatisme face aux influences extérieures (statut social, motorisation, modifications du mode de vie), où le symbolisme a peu de valeur en regard des pratiques sociales et des principes de navigations.

If one studies the construction studies employed for the *lepa* (boat of the Sama sea-nomads — or *Badjao* of southern Philippines — with pegged sides on the monoxyla), one notices that the passage of one type of boat to another depends of a useful approach towards external influences (social status, mechanization, changes in life style) where symbolism has little value in relation to social practices and navigation principles.

Por medio de las técnicas de construcción del *lepa* (el barco con bordos enclavijados sobre un monoxilo de los nómades marinos sama — o *Badjao* — del sur de Filipinas), se advierte que el paso de un tipo de embarcación a otro es un asunto de moda y de pragmatismo frente a las influencias exteriores (rango social, motorización, modificaciones del modo de vida) donde el simbolismo tiene poco valor en comparación con la prácticas sociales y los principios de navegación.

INDEX

Mots-clés : Sama (badjao), nomades, Archipel de Sulu, Philippines, embarcations, symbolisme, navigation, représentation sociale

AUTEUR

ALAIN MARTENOT

Ethnologue, Courbons, 04000 Dignes