

A la rame !

LES AMERIQUES

Canada

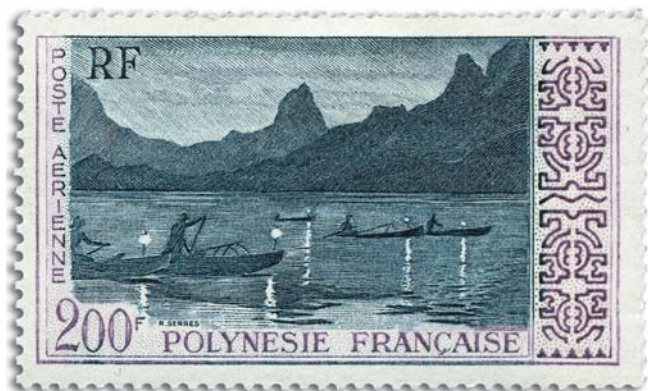


C'est au Canada que l'on trouve les origines du canoë. Le canoë se distingue du kayak car le rameur est en position assise agenouillée et utilise une pagaie à une pàle. Le kayakiste quant à lui est également assis mais avec les jambes allongées et se sert d'une pagaie à deux pàles. Le kayak est à l'origine un bateau de pêche et de chasse utilisé par les Inuits pour évoluer dans les eaux de l'Arctique. Compte tenu de l'environnement, le passager est protégé par une jupe de protection qui assure l'étanchéité. Si le kayak chavire, il est possible de le redresser en utilisant la technique de l'*esquimautage* qui permet avec l'aide de la pagaie et un mouvement du bassin de reprendre la navigation sans quitter le bateau.

Mais revenons au canoë avec trois timbres qui évoquent un long voyage un peu oublié et pourtant exceptionnel avec ce type d'embarcation. Nous sommes au temps de la Nouvelle-France et l'une des préoccupations demeure l'accès à « la mer de l'ouest ». Pour ce faire on facilite l'exploration et forme des agents



qui collectent des renseignements apportés par les *coureurs des bois* (lesquels organisaient avec les Indiens le trafic de fourrures), les officiers français mais aussi les missionnaires jésuites. C'est avec Louis Jolliet et le père Jacques Marquette que l'on commence à s'aventurer très loin. Marquette, un Lorrain, est installé à Trois-Rivières depuis 1666 et se prépare aux explorations en étudiant l'algonquin et le mode de vie des Indiens. C'est le nouveau gouverneur de Québec – le comte de Frontenac – qui donne ses instructions : « *pour aller à la découverte de la mer du Sud par le pays des Mascoutens et la grande rivière qu'ils appellent Michissipi qu'on croit se décharger dans la mer de Californie* ». A dire vrai, on ne savait pas grand-chose sur l'immensité des terres qui séparaient l'Atlantique du Pacifique. Jolliet et Marquette partent à l'aventure, vers l'inconnu avec cinq autres explorateurs. Ils embarquent en canoë au fort Carillon sur le lac Michigan puis remontent une rivière pour atteindre celle du Wisconsin. Il faudra beaucoup d'efforts, d'ingéniosité pour avancer et bien souvent porter le canoë étant indispensable. Le 17 juin 1673, ils atteignent l'Old Man River et descendent le cours du grand fleuve rencontrant les Indiens, observant des peintures rupestres ainsi que la faune et la flore. Nos explorateurs s'arrêtent aux sites actuels de Memphis et de Vicksburg. S'ils ont échoué dans leur mission – le Mississippi ne se jettant pas dans le Pacifique – ils ne désespèrent pas un jour de trouver une route vers la Californie en remontant un de ses affluents vers la rive droite. D'autres explorations auront lieu mais c'est une autre histoire et qu'importe, celle de Jolliet et Marquette relève de l'exploit. Le canoë canadien



Le PlanetSolar est un bateau uniquement propulsé à l'énergie solaire. Il effectuera l'année prochaine un tour d'Europe, puis en 2011 le tour du monde. Timbres magazine, partenaire de cette fantastique expédition, vous propose avec cet article de prendre le large – tout particulièrement avec les timbres de la France d'outre mer – pour évoquer un autre moyen de navigation non polluant : le bateau à rame. Nous avons pour l'occasion interviewé Gérard d'Aboville, un grand nom de l'histoire maritime récente qui a affronté avec la seule force des bras l'Atlantique et le Pacifique. Il est le skipper du PlanetSolar avec Raphaël Domjean.

Nicolas de Pellinec

Remerciements à Jean Bouctot (TDM) pour les illustrations d'une partie de cet article.

Louis Brulé (1591-1633) arrivé avec Champlain au Québec part explorer les grands lacs en 1608. Brulé est le premier homme à passer l'hiver chez les Algonquins et sera tué en 1628. Il représente l'archétype du coureur des bois audacieux, fier, indépendant, découvreur d'immenses territoires.



devint ensuite en vogue à Versailles et le roi aimait en faire usage pour « s'adonner au plaisir de la pesche » !

Saint-Pierre-et-Miquelon



Les forts beaux timbres de Saint-Pierre-et-Miquelon font régulièrement et logiquement apparaître des embarcations à rame dont le doris.



Parmi les vignettes qu'il faut se procurer celles émises en 2004 : l'une est consacrée au 500^e anniversaire de l'arrivée des Indiens Mi'kmaqs à Miquelon, l'autre à la première liaison postale Miquelon-Terre-Neuve (YT 818 et 819). En 1990 un timbre était déjà dédié au canoë de ces Indiens.



Antilles et Guyane



Pour constituer votre thématique, vous trouverez des embarcations à rame sur des timbres dédiés à la Martinique et à la Guadeloupe avec notamment ce très beau PA mais ce sont les timbres de Guyane qui évoquent plus souvent la pirogue. Comme nous vous le relations à la suite de notre expédition de 2006, elle constitue encore aujourd'hui le principal moyen de transport pour se rendre sur certains villages du fleuve Maroni et la pirogue (aujourd'hui à moteur !) assure toujours le service postal.



OCEAN INDIEN

La pirogue à balancier est très répandue dans l'océan Indien mais elle est souvent équipée d'une voile. Cette embarcation est



apparue chez les peuples de langue austronésienne et on la retrouve ainsi en Asie du Sud Est, dans le Pacifique mais aussi à Madagascar. Bien entendu, la pirogue sans balancier se rencontre également.



AFRIQUE FRANCOPHONE



Elle offre de multiples possibilités pour agrémenter votre thématique et parfois il faut être attentif pour repérer nos embarcations comme pour ce timbre du Gabon. Nos vignettes permettent aussi de mieux connaître des explorateurs comme Lastours, compagnon de Brazza ou encore du docteur Albert Schweitzer. A rechercher également pour leur beauté les timbres émis par l'AEF et ceux de l'AOF.



D'autres vignettes évoquent la vie traditionnelle, la pirogue servant de moyen de transport mais aussi pour la pêche. Ces embarcations sont enfin utilisées de façon sportive pour l'organisation de courses de pirogue comme au Sénégal, au Congo et au Cameroun.



INDOCHINE – OCEANIE



Au Cambodge, la fête des eaux est la plus grande des fêtes traditionnelles.

Elle se déroule à la pleine lune de novembre et marque la fin des inondations. Pendant plusieurs jours

ont lieu des courses de pirogues. Quant au Laos, à la fin du carême des bonzes (pleine lune d'octobre), les fidèles offrent des vêtements aux bonzes, illuminent les pagodes et font des courses de pirogues.

Bravant les tempêtes du Pacifique et malgré la faible probabilité de toucher ces terres perdues dans l'immensité de l'océan, des peuples venus d'Asie du Sud-Est il y a 12 à 15 000 ans ont progressivement atteint la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la Mélanésie, la Micronésie puis la Polynésie il y a 1 500 à 3 000 ans. Venu avec des pirogues à voile, on trouve aujourd'hui dans l'Océanie toute sorte de pirogues dont celle à balancier avec pagaie. Peu connu, la pirogue servait aussi à Bora Bora et dans d'autres îles de la Société à la « pêche au caillou »



ou « pêche royale ». Elle était organisée par tout un village en l'honneur de visiteurs de marque. Des pirogues en cercle rabattaient le poisson vers un immense filet en palmes, en battant la mer à l'aide de cailloux au bout d'une cordelette. Va'a est le nom utilisé pour désigner la pirogue polynésienne à balancier. Autrefois en bois, elle est à présent réalisée dans des matériaux composites. Les courses de pirogues à balancier sont très populaires. Elles sont courues dans le lagon par des équipes de 3 à 16 pagayeurs. On en retrouve l'illustration sur ces timbres de Wallis et Futuna et de Polynésie.

Intéressants également ces timbres se-tenants de Nouvelle Calédonie où l'on voit l'évolution de la pirogue d'origine à celle de compétition en passant par les pirogues utilisées lors des combats ou des cérémonies rituelles. Et si avec cette thématique vous avez l'impression de ramer, pensez au capitaine William Bligh qui fut abandonné par les révoltés du Bounty sur une chaloupe avec 18 de ses hommes. Après 41 jours de navigation sans instruments, il parviendra à l'île de Kupang. Un véritable exploit qui nous ramène à notre héroïque Gérard d'Abouville !



Pour aller plus loin :

La France d'outre-mer par ses timbres de Laurent Lemerle (tomes 1 à 3) Editions Timbropresse.

Gérard d'Abouville, 64 ans, est passionné depuis toujours par la mer. A l'issue de son service militaire dans les parachutistes, il décide de



voyager puis préparer durant deux ans la traversée à la rame et en solitaire de l'Atlantique. Grâce à une volonté et un courage exceptionnels, il y parvient en 1980

en 71 jours et 24 heures, devenant le premier homme à réaliser cet exploit. En 1991 il traverse le Pacifique – toujours dans les mêmes conditions – en échappant à 34 chavirages. Il est aujourd'hui le président de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial de France. Soucieux de la préservation de l'environnement, il travaille aussi avec la détermination qui le caractérise à la réussite de l'expédition du PlanetSolar.

Avez-vous collectionné les timbres ?

Non car mes loisirs ont toujours été portés sur des activités extérieures depuis ma plus tendre enfance. En revanche ce que j'apprécie avec les timbres, c'est qu'ils permettent de conserver la mémoire de nombreux événements, d'éviter aussi, pour la partie qui m'intéresse, que des bateaux de légende ne s'effacent dans l'oubli. Je crois savoir qu'il existe de nombreux timbres dédiés aux vieux gréements et lorsqu'ils voyagent sur lettres cela permet de mieux les faire connaître. J'ai récemment beaucoup œuvré pour la restauration d'un terre-neuvier en bois et l'histoire de la grande pêche m'intéresse. Les vignettes émises par Saint-Pierre-et-Miquelon restituent bien cette ambiance de marins et leur extraordinaire passé. Ces sont les pêcheurs français qui ont accueilli Jacques Cartier à Terre-Neuve et non l'inverse, il ne faut pas l'oublier.

Après votre traversée de l'Atlantique à la rame, vous avez dit que vous ne repartiriez plus « dans une telle galère ». Pourquoi avez-vous finalement décidé d'affronter le Pacifique ?

La traversée de l'Atlantique a été difficile notamment parce que je devais transporter pour ma consommation personnelle 270 kg d'eau alors que le bateau à vide pesait déjà 200 kg. Le Pacifique étant plus grand, c'est le double en eau qu'il aurait fallu prendre ! Mais avec le développement de nouvelles technologies, il est devenu possible de dessaler facilement de l'eau de mer. C'est grâce à ce progrès que j'ai pu affronter le Pacifique.

Pourquoi le tour du monde sur le PlanetSolar ?

Si je suis un passionné de bateaux anciens, j'aime aussi me projeter dans le futur. En bateau à voile, on trace sa route en fonction du vent, des courants, avec le PlanetSolar nous allons

tenir compte du soleil. Ce sera un fantastique exercice de gestion de l'énergie.

Ce premier tour du monde a pour but la promotion des énergies renouvelables en général et solaires en particulier. On ignore trop le soleil et pourtant c'est grâce à lui que les anciens navigateurs se dirigeaient. C'est toujours avec lui que j'ai volé jusqu'au pôle Nord avec un petit avion, sans autre instrument de navigation qu'un compas solaire.

Nous allons adresser aux lecteurs de Timbres magazine des enveloppes de nos principales étapes, elles seront un souvenir de cette aventure digne de Jules Verne. Il prédisait à juste titre qu'un jour l'homme serait capable de tout détruire ou de tout sauvegarder. Il faut à présent repenser notre société avec la perspective de l'épuisement des énergies fossiles.

Propos recueillis par Gauthier Toulemonde