

Type Boni

CANOTS AFRICAINS EN GUYANE

par Jean HURULT,
Ingénieur Géographe.

SUMMARY

AFRICAN DUG-OUTS IN GUIANA

Descendants of escaped slaves settled on the banks of the Maroni build dug-outs, suitable for use with outboard motors, which have supplanted all other types of crafts for navigation on the Guiana and Surinam rivers. They have carried to a high degree of perfection the classical Indian art of hollowing out the hull by fire and developed in original fashion a woodworking technique derived from European techniques.

Lumber and mining operators make an extensive use of these dug-outs (length 15 m, payload 1,200 kg, motor 15 HP).

CANOAS AFRIICAS EN GUAYANA

Los descendientes de esclavos fugados establecidos en las orillas del Maroni, fabrican canoas, adaptadas a la navegación con motor fuera de borda, que han suplantado a todos los demás tipos de embarcaciones empleados en los ríos de la Guayana y del Surinam. Estos negros han llevado la perfección del método indio tradicional a un grado elevado, mediante la apertura del casco de la canoa al fuego, desarrollando de forma original una técnica del trabajo de la madera derivada de los procedimientos europeos.

Las empresas de explotaciones forestales y las sociedades mineras utilizan un gran número de estas canoas (15 m de longitud, 1.200 kg de carga útil, motor de 15 HP).

On appelle Noirs Réfugiés les descendants des esclaves enfuis au XVIII^e siècle des plantations de Surinam ; réfugiés dans l'intérieur des forêts, leurs ancêtres menaient contre les planteurs une guerre d'usure, attaquant et dévastant les plantations. Le gouvernement de Surinam finit par traiter avec eux, et les reconnut comme groupements indépendants.

Ainsi se constituèrent sur le Maroni et la rivière de Surinam les tribus des Djuka des Saramaka, et des Paramaka, groupant actuellement plus de 25.000 personnes. Les Boni, dernière tribu constituée, dont il sera plus spécialement parlé ici, ne groupent que 1.000 personnes seulement, établies sur la rive française du Maroni, à 300 km de la côte.

Tout en restant jaloux de l'indépendance de fait qui leur est reconnue et fidèles à leur coutume originale, les Noirs Réfugiés entretiennent des relations suivies avec les autres populations des Guyanes, et jouent un rôle important dans l'économie locale. Ils assurent notamment les transports dans l'intérieur du pays, utilisant des canots monoxyles d'une construction remarquable, dont il n'existe l'équivalent nulle part en Afrique.

Les Noirs Réfugiés ont une habileté manuelle et une précision de travail bien supérieure à ce que l'on rencontre couramment en Afrique. Ils ont su, en peu d'années, adapter leurs embarcations traditionnelles à la navigation au moteur hors-bord, qui leur est devenue familière.

Ces canots ont supplanté tous les autres types d'embarcations sur les fleuves de la Guyane Française et de Surinam ; ils sont notamment utilisés en grand nombre par les entreprises d'exploitation forestière et les sociétés minières.

TECHNIQUES ET OUTILLAGES. — Les Noirs Réfugiés, vivant en symbiose étroite avec les populations de la côte, n'ont développé qu'un petit nombre de techniques, mais ils les ont poussées à un rare degré de perfection.

Ils ont essentiellement développé le travail du bois ; leur technique est dérivée des techniques européennes. Ils n'emploient qu'un petit nombre d'outils, de forme et de taille très précises, se refusant à utiliser tout autre :

- la cognée canadienne ;
- le sabre ;
- l'herminette de charpentier ;
- la scie égoïne ;
- le ciseau à bois et le rabot ;
- le compas de menuisier.

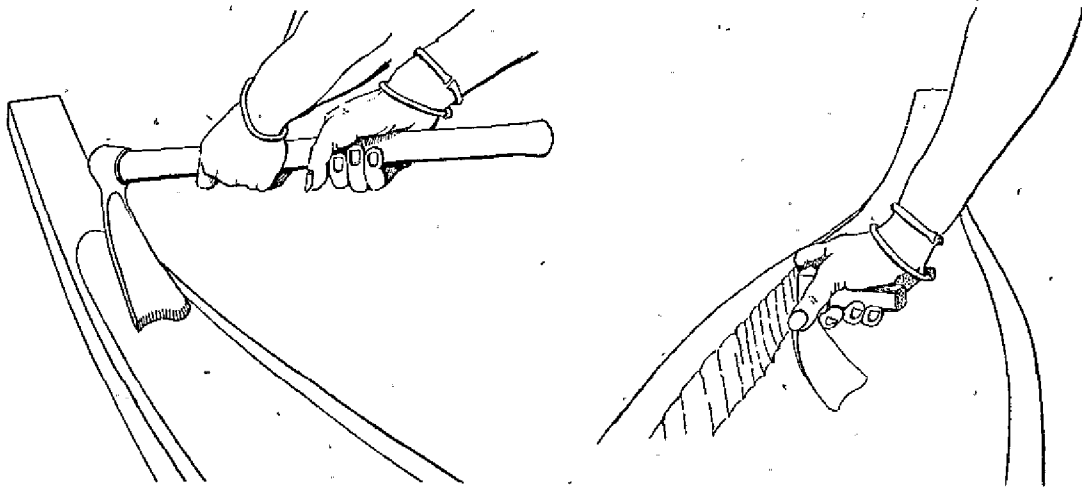
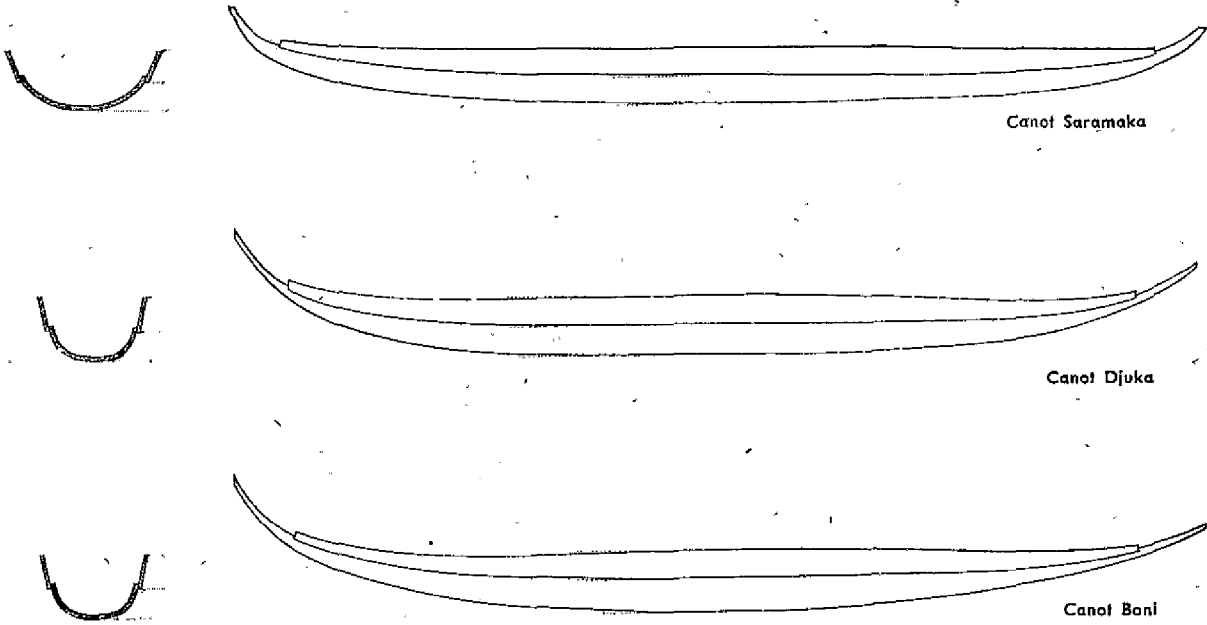
Le sciage de long, connu depuis longtemps mais peu pratiqué faute d'outils, a tendance à se répandre depuis quelques années. En l'absence de scie, les Noirs Réfugiés ne connaissent d'autre moyen de faire une planche que de fendre les troncs avec des coins, et de terminer le travail à l'herminette. On n'obtient par ce procédé que deux planches par tronc, mais le rendement paraît acceptable aux Noirs réfugiés qui emploient toujours ce procédé, notamment pour les longues planches destinées aux bordés des canots.

LA CONSTRUCTION DES CANOTS. — C'est la plus belle technique des Noirs Réfugiés : elle a été poussée à un haut degré de perfection, par une utilisation intelligente des techniques européennes et indiennes. Les canots des Noirs Réfugiés proviennent certainement d'une transposition des techniques que les Indiens Kalina (Galibi) et Arawak appliquent à la construction de leurs pirogues de haute mer ; la technique de l'ouverture au feu de la coque en est le point essentiel. Mais la coque du canot indien est creusée de façon à prendre sous l'action du feu une flèche importante, amenant l'avant, taillé en forme d'étrave, à la plus grande hauteur possible au-dessus de l'eau. Les Noirs Réfugiés ont adopté des formes de coque tout à fait différentes, mieux adaptées à la navigation dans les rivières coupées de rapides. Aux embarcations européennes (simples barges en planches utilisées au XVIII^e siècle sur les rivières calmes de la région côtière), ont été empruntés les bordés en planches, les membrures et les banquettes. Mais ce que les Noirs Réfugiés n'ont imité de personne, c'est la ligne de leurs canots, œuvres de sculpteurs autant que de piroguiers. Leur génie de la stylisation, leur sens merveilleux de la forme ont trouvé là leur plus belle expression.

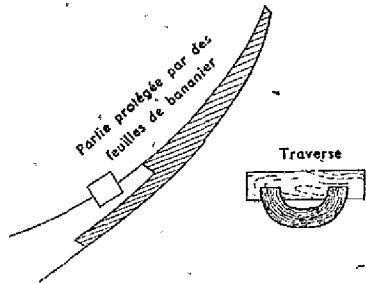
Il semble que ce sont les Boni qui ont mis au point cette formule de canot, pendant le premier

Canots des Noirs Réfugiés

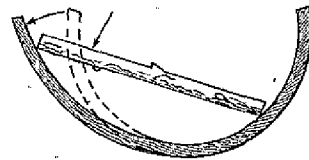
Principaux types ; procédés de construction



Outils employés pour creuser la coque : à gauche la houe canot (*ho*), à droite, une petite asse de tonnelier (*puulu*)



Protection des pointes en vue du brûlage
Une traverse empêche l'élargissement latéral,
des feuilles de bananier protègent l'action du feu



Procédé employé pour forcer l'ouverture

quart du xiv^e siècle. On lit en effet dans un mémoire de 1837 (1) :

« Les Boni... sont établis sur les deux rives du Maroni, un peu au-dessus du saut Itoupoucou de la carte de Leblond. Ces Noirs n'ont pas de relations directes avec les Hollandais ; ils reçoivent des Nègres Boss (2) des armes et des objets manufacturés en échange des canots qu'ils construisent avec une grande perfection. »

Au cours du xix^e siècle, la formule a évolué, chacune des trois grandes tribus tendant à fixer son propre style qui est maintenant bien fixé : les Saramaka font des embarcations très larges, se rapprochant beaucoup des formes européennes et convenant parfaitement au transport du fret ; mais ces canots ne sont pas taillés pour la vitesse ; la forme de l'avant est peu différente de celle de l'arrière, et dans l'aspect de sa coque avant brûlage on reconnaît la forme en auge des pirogues africaines. Les Djuka ont une forme de canot plus évoluée, plus effilée à l'avant et plus relevée à l'arrière ; les Boni ont poussé à l'extrême la recherche de la pureté de la ligne ; leurs canots se reconnaissent de loin à leur pointe avant presque rectiligne et très basse sur l'eau, alors que l'avant des canots Djuka est légèrement incurvé.

Une dizaine d'espèces d'arbres conviennent à la construction des canots, mais en pratique deux surtout sont employés : l'Angélique et le Grignon franc.

Pour faire un canot, on recherche à proximité de la rivière un beau tronc sans défaut et sain ; comme les espèces convenant à ce travail sont soumises à une exploitation intensive et ancienne au voisinage des régions habitées, il faut souvent chercher longtemps et explorer les rives de petites criques peu fréquentées.

Le tronc jeté à terre, on vérifie qu'il ne s'est pas fendu et que le bois ne présente pas de défaut ; puis on tronçonne à la hache la portion à utiliser. Ici intervient une mesure ; le constructeur prend un roseau dont il coupe une longueur d'environ 1,60 m qui est la mesure, maliki ; (pour l'obtenir il reporte cinq fois la largeur matérialisée par les deux mains étendues, les pouces dirigés latéralement l'un contre l'autre). Les Noirs Réfugiés, confondant la longueur et le volume, croient que cette longueur correspond à 1 baril (100 kg) de charge. Aussi pour faire un canot courant de 4 barils tronçonnent-ils un fragment de 6,40 m. Quand ils veulent faire de très grands canots, ce procédé de mesure, valable pour les embarcations moyennes, n'est plus utilisé et

(1) Archives du Ministère de la F.O.M., Guyane, xix^e siècle, E10 (13).

(2) C'est-à-dire les Djuka établis sur le Tapanoni, et sur le cours moyen du Maroni. Jusqu'en 1867 les Djuka se sont opposés à toute circulation d'étrangers à travers leur territoire.

on se contente d'estimer à vue la contenance du canot terminé.

La coque est ensuite dégrossie sur place à la hache, extérieurement et intérieurement, puis halée jusqu'à la rivière, parfois sur plusieurs centaines de mètres, ce qui peut obliger à requérir l'assistance d'une dizaine d'hommes. Dans cet état le futur canot flotte tant bien que mal, et en prenant des précautions le constructeur parvient à l'amener jusqu'au village où on le hale à terre, jusqu'à un emplacement spécial, ombragé de grands bambous. Là, il sera achevé tranquillement par le constructeur et son aide, frère ou cousin le plus souvent.

Les travaux précédant le brûlage durent de cinq à vingt jours selon la taille du canot. Il faut donner à la coque une forme très complexe, définie par des sections de forme progressivement variable de l'arrière vers l'avant, comportant en chaque point une épaisseur bien définie, à quelques millimètres près, toute erreur d'appréciation pouvant entraîner de grosses déformations au brûlage ; cette surface ainsi obtenue n'a que de lointains rapports avec celle qui apparaîtra après brûlage ; les diverses sections s'ouvriront, la coque prendra une flèche longitudinale qui relèvera l'avant et l'arrière ; on a peine à croire que le constructeur puisse avoir une sensation précise de cette forme définitive quand, par des dégrossissages successifs, il taille la coque de son canot ; on est pourtant obligé de l'admettre, car il ne prend aucune mesure ; il vérifie seulement la symétrie en tendant de temps à autre une corde d'une extrémité du canot à l'autre. La forme est dans sa tête, il taille son canot comme un sculpteur une statue.

On peut distinguer les opérations suivantes :

1) Creusement de la coque.

a) dégrossissage à la hache de la surface extérieure jusqu'à ce qu'on soit arrivé à moins d'un centimètre de la surface désirée ;

b) creusement de l'intérieur au moyen d'un outil appelé *ho* (la houe-canot) sorte d'herminette à tranchant courbe, que l'on emploie horizontalement et parallèlement à l'axe du canot ;

c) finition de la surface intérieure, au moyen d'une petite asse de tonneller appelée *puulu*, manœuvrée verticalement et perpendiculairement à l'axe du canot. Cette opération est la plus délicate car on doit donner à la coque une épaisseur convenable, définie à 2 ou 3 mm près, comportant des zones d'amincissement exactement mises en place, sans quoi le brûlage provoque des ruptures ; le constructeur ausculte le canot minutieusement, appréciant l'épaisseur en frappant la coque de ses deux mains ; il rectifie à la hache la forme de la surface extérieure jusqu'à avoir en tous points l'épaisseur convenable.

d) pose des pointes avant et arrière qui sont nécessairement rapportées, sans quoi on serait obligé de tailler le canot dans un tronc de diamètre bien plus grand que celui de la coque, alors que les Boni cherchent au contraire à utiliser au maximum le diamètre de l'arbre (1) ;

Nous avons représenté les différentes sections d'un canot en prenant pour axe de référence, avant et après brûlage, la ligne sensiblement horizontale définie sur la coupe longitudinale par les bases des pointes avant et arrière ;

e) finissage au sabre, puis au rabot, des pointes avant et arrière dont la forme donne au canot toute son élégance ; finissage au rabot, plus ou moins poussé selon la destination du canot, de la surface extérieure. Il n'y a pas de finition de la surface intérieure.

L'examen de la coque à ce stade de fabrication ne met en général en évidence aucune dissymétrie supérieure à 1 cm.

2) Préparatifs de brûlage (2).

Le constructeur passe un peu d'argile humide sur la partie centrale du canot, intérieurement et extérieurement. Les pointes avant et arrière sont enveloppées de feuilles fraîches de bananier qui les protégeront contre l'action du feu, tandis qu'une forte traverse maintient leur largeur constante pendant le brûlage. Pendant ce temps on accumule des feuilles sèches de palmier cōunana et on apporte des seaux d'eau. Le canot, bourré de palmes sèches, est placé le fond en l'air sur deux grosses traverses, les pointes arrivant presque jusqu'à terre.

3) Brûlage.

Le feu est mis au centre du canot ; il est immédiatement très vif ; de longues flammes et une épaisse fumée cachent par moment le canot presque entièrement ; de temps à autre, le constructeur frappe la surface extérieure avec des tiges de bananier mouillé, là où le bois risque de se consumer. Le feu, alimenté par de nouvelles palmes, est maintenu pendant 10 à 20 minutes se-

lon la grosseur du canot ; l'intérieur de la coque est carbonisé sur 2 mm d'épaisseur environ.

Puis le canot, toujours placé sur les traverses, est retourné. Le feu continue sous la coque pendant 10 à 30 minutes, toujours selon les dimensions de la coque.

Porté à cette température, le bois est dans un état particulier ; il a acquis une sorte de plasticité qui disparaîtra au refroidissement. Aussi faut-il se hâter de forcer l'ouverture du canot que la chaleur a seulement amorcée.

Le procédé utilisé consiste à coincer obliquement des barres de bois qui prennent appui d'un côté sur le fond du canot, de l'autre sur la partie supérieure de la coque. On écarte le bord de la coque vers l'extérieur soit avec les mains, s'il s'agit d'un petit canot, soit en faisant effort avec un grand levier formant pince. On fait pénétrer la barre de bois qui demeure coincée, et on continue de proche en proche. On ne donne aucun choc car cela pourrait amener la rupture de la coque. Pour les petits canots, on ouvre d'abord tout un côté, en commençant au premier tiers à partir de l'avant, avant d'ouvrir l'autre côté. Pour les gros canots, chaque constructeur a sa méthode de travail.

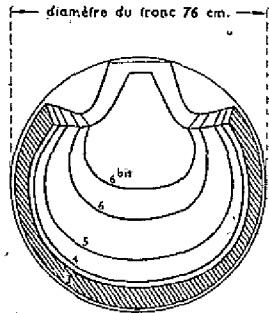
Au cours de l'opération, il arrive que des parties de la coque résistent à l'ouverture. Le constructeur « ausculte » ces parties en tapotant à la main, au mépris de la chaleur. Puis, il reprend à la hache la surface extérieure, spécialement au voisinage des zones d'amincissement. Il arrive qu'on soit obligé de reprendre le feu sous la coque, de sorte que



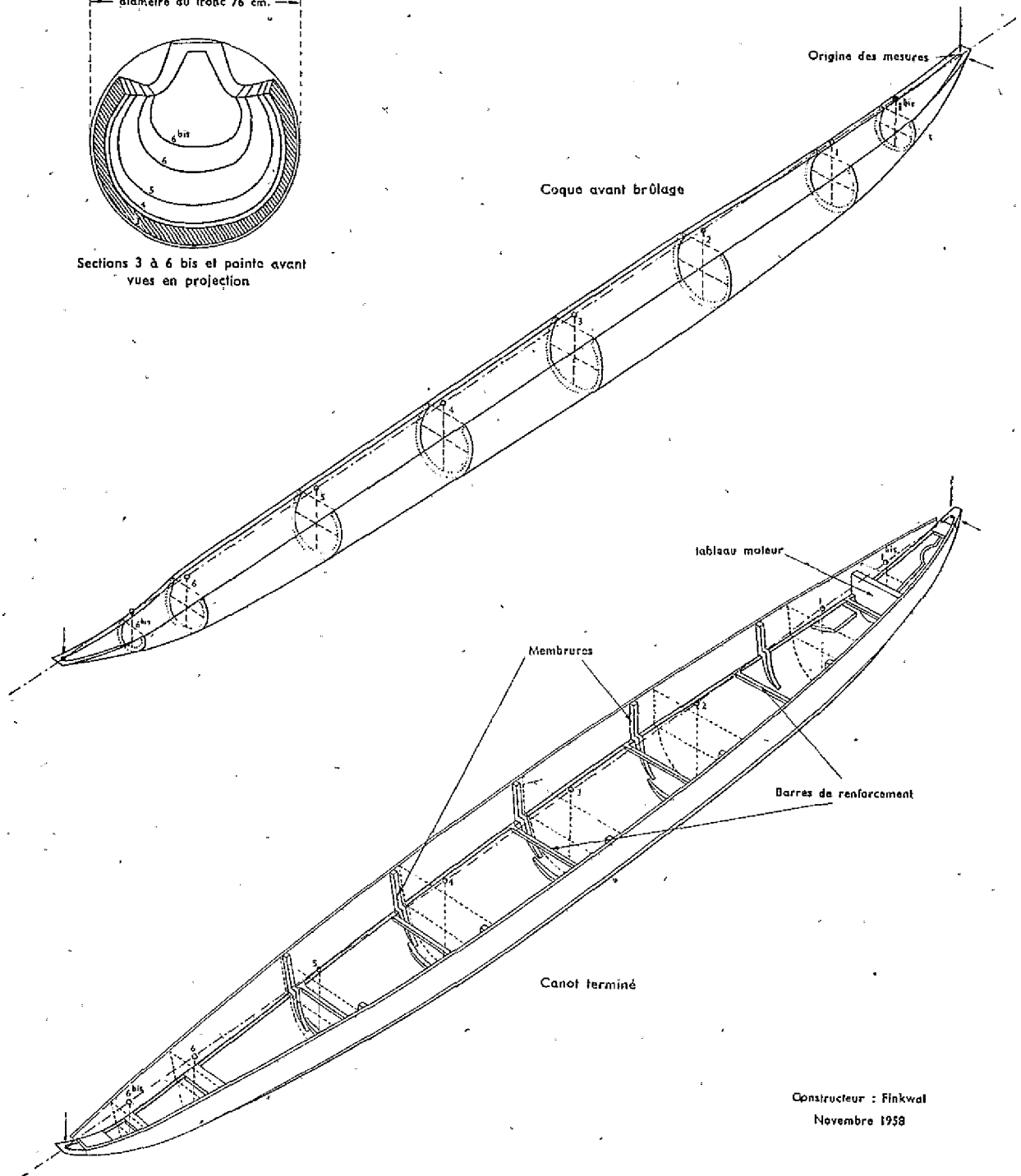
Fin de l'ouverture au feu. Les constructeurs utilisent un levier pour ouvrir la coque

Canot Boni de 25 barils

2500 kg. de charge utile



Sections 3 à 6 bis et pointe avant
vues en projection

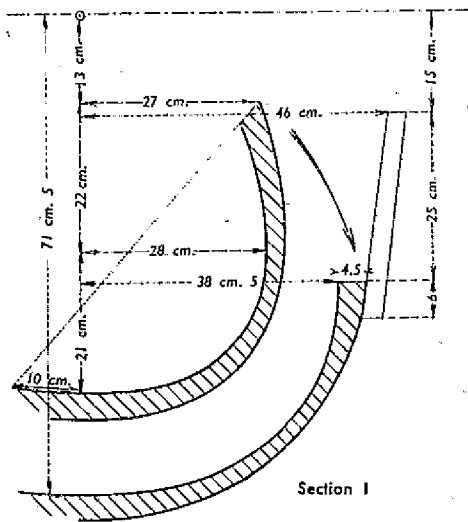
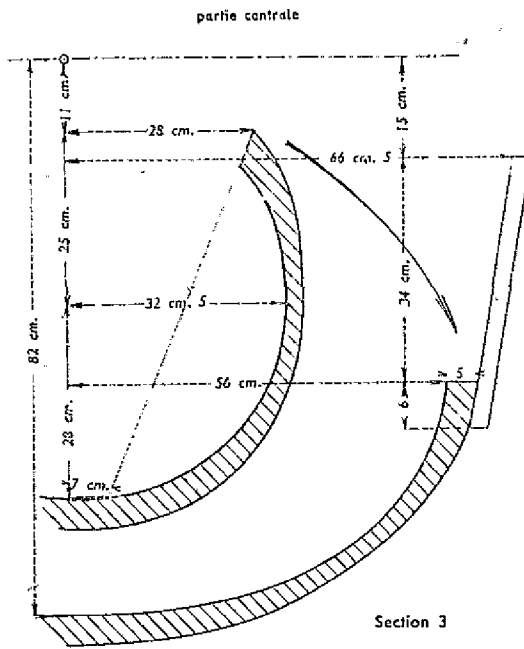
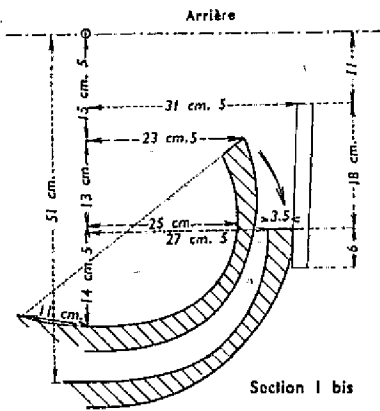


Constructeur : Finkwal
Novembre 1938

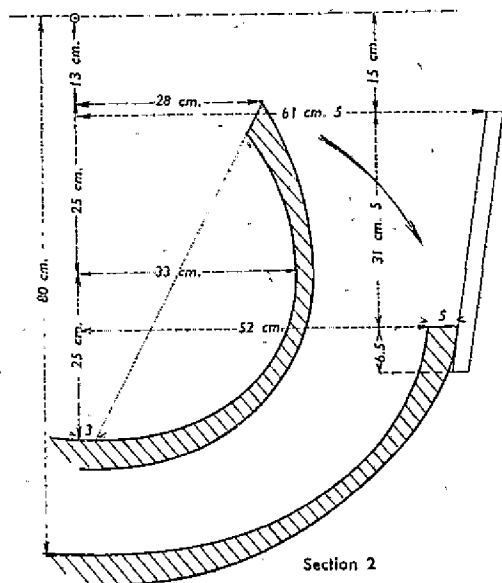
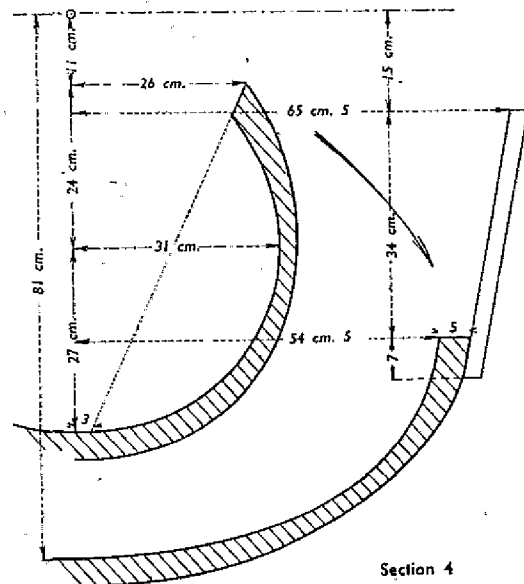
l'opération, commencée vers 7 à 8 heures du matin,
dure parfois jusqu'à midi.
Conduite du feu et forçement des traverses sont

des opérations très délicates, fruit d'une longue
tradition perfectionnée au cours des âges ; chacun
connait un certain nombre de tours de main qui

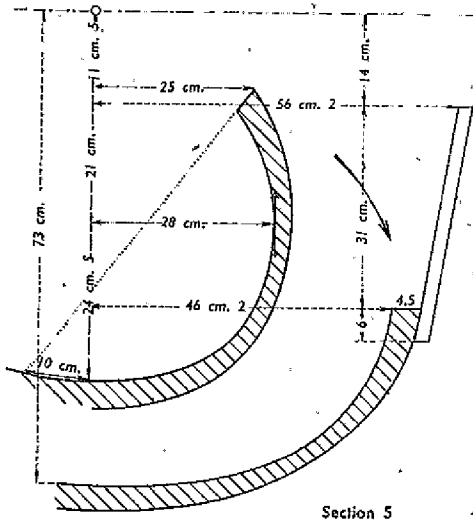
Canot Boni de 25 barils



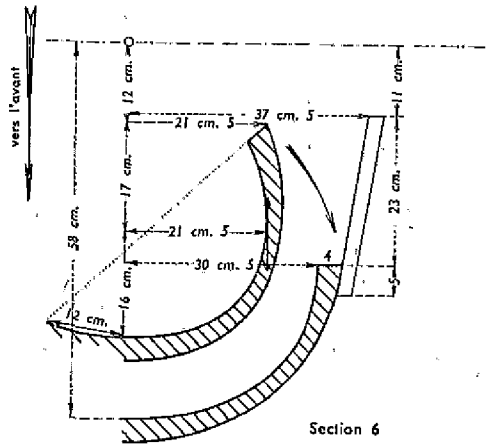
vers l'avant



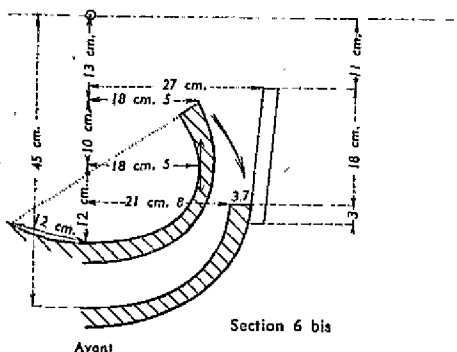
Canot Boni de 25 barils



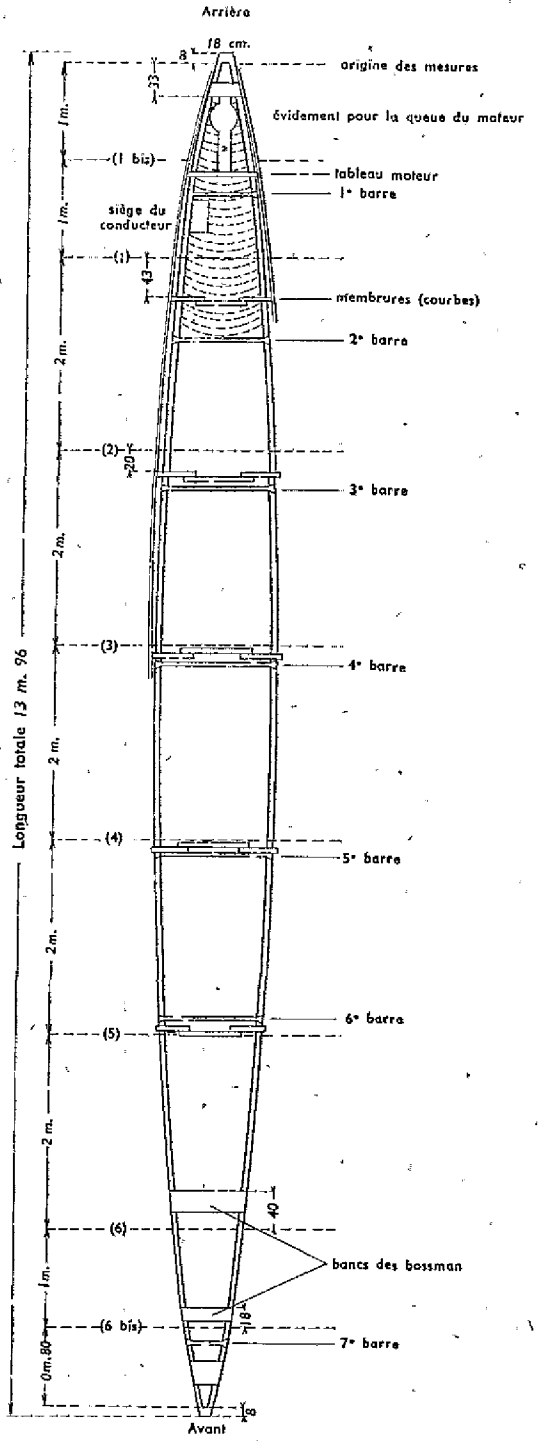
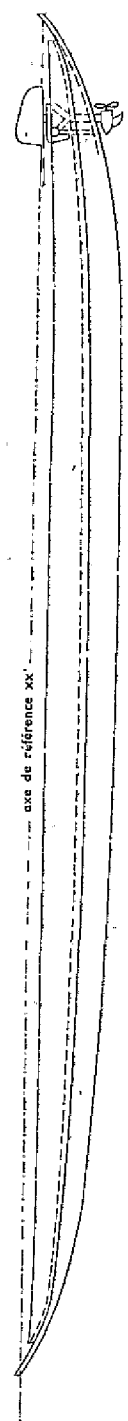
Section 5



Section 6



Section 6 bis



Plan du canot terminé
Échelle : 15/1.000

lui ont été enseignés par son oncle ou par son père.

En dépit des *obia* que chacun possède pour aider à la réussite des canots, une fois sur 4 ou 5 en moyenne, la coque se fend et tout le travail est perdu.

4) Achèvement du canot.

Aussitôt la dernière barre posée, on immobilise le canot pour éviter des déformations spontanées intempestives. L'avant et l'arrière reposent sur de forts étais ; sur les bords du canot, on enfonce profondément des piquets touchant le haut de la coque. Ces piquets, qui se font face à droite et à gauche, sont reliés à leur partie supérieure par de fortes lianes. La coque est mise ainsi dans l'impossibilité de s'ouvrir davantage, les barres coincées l'empêchant de se refermer ; on achève de l'immobiliser en la lestant de lourdes pierres.

La coque reste 3 à 4 jours dans cet état, tandis qu'on prépare les pièces nécessaires à son achèvement, traverses, bordés et bancs.

Les traverses sont des pièces de bois dur, montées à queue d'aronde à la partie supérieure de la coque, joignant les deux bords et empêchant toute déformation au cours de l'utilisation du canot. Elles sont au nombre de 5 à 7 selon la taille du canot, régulièrement espacées de l'avant à l'arrière. Dans les petits canots, on les fait assez larges pour qu'elles puissent servir de banquettes.

Les bordés sont de grandes planches taillées à l'herminette, que l'on ajuste sur place.

L'achèvement du canot demande plusieurs jours. L'arrière et l'avant sont ensuite sculptés et décorés de motifs géométriques. Des bandes de fer blanc et de laiton, ainsi que des clous de tapissier ornent les pointes du canot, spécialement l'arrière. Certains canots sont de véritables objets d'art qu'on ne livre pas sans regret au rude service de la rivière.

DIVERS TYPES DE CANOTS. — Le type de canot le plus répandu en pays Boni est le « 2 barils », petit canot pouvant tout juste tenir deux hommes et leurs bagages courants, mais maniables et rapides ; chacun, homme ou femme, en possède au moins un ; les plus petits sont dits « bicyclette ».

Vient ensuite le canot de 4 barils (400 kg de charge), très pratique pour les petits transports, la pêche sur les petites criques, etc. Ces canots valaient en 1958 environ 8.000 fr. Tous les Noirs Réfugiés en construisent, alors que seuls les plus habiles se risquent à construire les gros canots. La vente de ces canots aux européens et aux créoles est une source de revenus non négligeables.

Les canots de charge destinés au transport du fret à la pagaie, de 10 à 12 barils, ont à peu près disparu depuis 1952, devant le développement de la navigation au moteur, et ne sont plus construits que sur commande ; ils demeurent indispensables pour les missions sur le cours supérieur des rivières.

Le développement de la navigation au moteur a généralisé la construction de grands canots de

20 à 25 barils, d'environ 15 m de long. Ces canots présentent quelques particularités de construction :

— ils n'ont pas de pointes avant et arrière rapportées, leur dimension plaçant les extrémités de la coque à une hauteur suffisante au-dessus de l'eau pour qu'elles ne risquent pas d'être submergées au passage des sauts.

— la pointe arrière n'est pas coupée pour dégager complètement le moteur. Le tableau moteur est placé à environ 1 m 20 de la pointe arrière, et un évidement permet de relever la queue du moteur à l'intérieur du canot. Ce dispositif présente de grands avantages : le moteur est protégé contre les chocs, et on peut facilement changer les goupilles sans être obligé d'accoster. En outre, quand on doit descendre à la pagaie des sauts difficiles le patron canotier retrouve sa place naturelle sur le banc arrière ;

— les bordés sont très hauts sur toute la longueur du canot, et ne s'abaissent pas à l'avant comme sur les canots ordinaires pour faciliter la manœuvre de la pagaie et du takari. Il en résulte une bien plus grande sécurité au passage des sauts.

— les canots étaient en 1958 vendus sur la base de 2.000 fr (20 NF.) le baril, ce qui conduit à 40 à 50.000 fr pour un canot de 20 à 25 barils complètement équipé.

La vie d'un canot utilisé normalement sur le fleuve est de deux à trois ans.

EVALUATION DU TEMPS NÉCESSAIRE A LA CONSTRUCTION DES CANOTS

Temps de construction d'un grand canot de 25 barils (Fintiman et son neveu Doni, en juin 1956, au saut Simayé) :

- 1^{er} jour : perdu à des recherches vaines ;
- 2^e — : trouvé un tronc convenable ; abattu ;
- 3^e — : amené des hommes en renfort pour aider à étêter le bois et à le retourner ;
- 4^e — : commencé à dégrossir la coque ;
- 5^e —
- 6^e —
- 7^e — } creusé la coque. Un voisin, Moomu, est venu aider pendant 1 j.
- 8^e —
- 9^e —
- 10^e — : tiré la coque à l'eau avec le concours de 10 hommes (1 heure) ; amené la coque à l'habitation de culture où le canot sera achevé ;
- 11^e —
- 12^e — } fini de creuser avec l'instrument dit *puulu* ;
- 13^e — : brûlé la coque avec le concours de son neveu Doni, de son père et du voisin Moomu ;
- 14^e —
- 15^e —
- 16^e — : cherché le bois nécessaire aux bordés et bancs,
- 17^e — travaillé à l'herminette et à la hache avec Doni ;
- 18^e —
- 19^e —
- 20^e — : cherché et préparé les bois nécessaires aux traverses ;
- 21^e — : idem pour « courbes » (membres) ;
- 22^e —
- 23^e —
- 24^e —
- 25^e — } finition avec le concours de son neveu Doni et de
- 26^e — } son fils Tasa âgé de 14 ans.
- 27^e —
- 28^e —

Soient 28 jours de travail, répartis sur 35 jours réels.

Le canot est vendu 40.000 fr (1956), répartis ainsi :

Doni.....	18.000
Tasa.....	6.000
Fintiman.....	22.000
Total.....	40.000

Fintiman aura donc gagné 750 fr par jour de travail effectif, ce qui est supérieur à ce que gagnent les motoristes de l'administration quand ils ne sont pas en déplacement.

LE CANOTAGE. — Les Noirs Réfugiés sont un peuple de navigateurs ; une grande partie de leur vie se passe au rude effort de la pagaie et du takari sur le grand fleuve. Ils ne mènent pas seulement cette vie par nécessité, mais aussi par goût : naviguer est pour eux une joie. Cet effort leur est si naturel qu'ils n'hésitent pas à faire leurs abattis à plusieurs jours de canotage en amont de leur village, pour s'épargner des portages en forêts dont ils ont horreur. À peine capables de marcher, les petits enfants se font des canots dans de grosses spathes de palmier et tous leurs jeux se passent dans l'eau : ils apprennent à nager en même temps qu'à marcher. C'est merveille de rencontrer loin d'un village, remontant imperturbablement les rapides, un petit canot monté par deux enfants d'à peine huit ans ; leurs parents les laissent faire au mépris de toute prudence, car ils veulent en faire des piroguiers intrépides. Dès l'âge de 10 à 12 ans, ils apprennent le métier de bossman sur des canots de charge et font le voyage de Saint-Laurent comme canotiers auxiliaires ; ils font déjà leurs propres pagaies et quelques-uns commencent à savoir faire de petits canots.

Les canots de charge ont généralement un équipage de trois hommes, le « patron » responsable du canot, placé à l'arrière, et deux canotiers appelés bossman, placés à l'avant. Quand on ne navigue pas au-moteur, les canotiers utilisent soit de grandes perches appelées takari, soit la pagaie. Les canots destinés à la propulsion au takari ont des bordés très bas à l'avant, et embarquent de l'eau très facilement au passage des sauts.

L'amarrage du chargement est assuré avec le plus grand soin au départ, et on évite dans toute la mesure du possible les ruptures de charge, suivies de transbordement par voie de terre, qui sont interminables, surtout quand on doit attendre une éclaircie en saison des pluies.

À la montée, la technique de franchissement des sauts consiste à éviter la passe principale, la « maman saut », et à utiliser les chenaux naturels ou « bistouris » creusés par le débordement du fleuve, où il y a moins d'eau et des remous moins violents. Quand le niveau de l'eau est élevé, en empruntant les chenaux extérieurs, on parvient à passer au

moteur presque partout. À mesure que le niveau de l'eau baisse, les chenaux extérieurs s'abaissent et on en utilise d'autres, de plus en plus près de la passe principale. La technique de franchissement des sauts consiste à haler le canot au moyen d'une longue corde. Le succès de la manœuvre réside dans le choix judicieux de la passe, et surtout dans la rapidité d'exécution. Si le canot se coince dans la passe il embarque de l'eau, s'alourdit, et coule en quelques minutes, sans qu'on puisse rien faire que de sauver une partie du chargement.

Aux très basses eaux, en octobre-novembre, on doit passer les sauts dans la passe principale, manœuvre pénible et dangereuse qui nécessite chaque fois un transbordement du chargement par voie de terre. Le canot râcle sans cesse le fond et subit des heurts qui ébranlent la coque. En fait, les propriétaires de canots évitent de circuler *aux hautes eaux*, et pendant deux mois chaque année, la navigation sur le fleuve est presque arrêtée.

À la descente, on utilise au contraire la passe principale ; le canot file à toute allure, les bossman prenant appui avec leur takari sur les roches à fleur d'eau dont ils connaissent la position exacte pour le maintenir dans la passe.

La navigation sur le fleuve demeure pleine d'aléas. On peut estimer que 2 à 3 % des canots coulent à la montée (1) ; à la descente, les accidents sont bien plus graves (c'est là qu'en général se produisent les accidents mortels) mais actuellement ils ne sont pas fréquents car les canots descendent à vide et manœuvrent aisément ; au temps du balata, quand on descendait à pleine charge, on estimait que 5 à 7 % des chargements étaient perdus.

Les Boni ont une réputation d'audace et d'habileté qui n'est pas usurpée ; ils sont les plus habiles canotiers de Guyane. Il importe de remarquer que ces qualités sont développées par un enseignement et une véritable tradition. On emmène les enfants sur le fleuve bien avant qu'ils puissent aider à la manœuvre, pour commencer à fixer dans leur mémoire la topographie du fleuve, roches, îles, et chenaux. Les patrons canotiers instruisent les jeunes gens qui travaillent pour eux comme bossman, leur enseignant les finesses de la technique. À la descente de sauts dangereux comme le Koubi Soula du Marwini, nous assistions parfois à de véritables leçons, commençant par l'explication théorique des différentes phases de la manœuvre, suivies de la démonstration pratique donnée par les trois plus anciens qui passaient ensuite successivement les canots dans le saut.

(1) Le canot est presque toujours récupéré ainsi que le moteur, mais le chargement est perdu ou détérioré à moins qu'il ne s'agisse de fûts d'essence.

INTÉRÊT PRATIQUE DE CE TYPE DE CANOT

Les canots des Noirs Réfugiés, loin de constituer une simple curiosité ethnographique, présentent

un intérêt pratique de premier ordre pour les transports sur les rivières rocheuses. Le canot dont les



Finition de la pointe avant, avant la pose des bordés.

plans ont été donnés ci-dessus (2.500 kg de charge utile, moteur de 15 CV) est loin de représenter la limite d'emploi de la formule. A plusieurs reprises ont été construits pour le compte de sociétés minières des canots de 100 barils (10 tonnes de charge utile), propulsés par des moteurs de 40 CV.

Nous avons pensé que cette formule pouvait être avantageusement introduite dans les régions forestières d'Afrique Noire. Des constructeurs de canots africains, guidés par des européens, devraient pouvoir, après quelques tâtonnements, mettre en application cette formule.

NOTA : L'ouverture au feu des troncs d'arbre est connue des populations de la Côte du Bénin. Au Nigeria, et sur la côte du Togo, les pêcheurs en mer utilisent des canots monoxyles ouverts au feu. Mais la formule est beaucoup plus sommaire et le fini du travail ne peut se comparer avec celui des Noirs Réfugiés.

On doit remarquer la localisation de cette technique au voisinage des anciens centres de traite, alors qu'elle est inconnue dans l'intérieur du pays. On peut se demander si elle n'a pas été importée d'Amérique au 17^e siècle en même temps que le manioc et d'autres plantes cultivées par les Amérindiens.