

Le sillage des Swahilis

L'auteur

*Né en 1949, **Charles de Bodinat** a navigué pendant plus de dix ans dans l'océan Indien, en mer Rouge et dans le golfe Persique ; sur divers navires (Marine nationale, commerce et plaisance).*

La découverte du formidable carrefour de peuples et de civilisations qu'est l'océan Indien lui a inspiré ce roman.

À travers une fiction – des aventures mais aussi des réflexions – le but de cet ouvrage est de faire apprécier au lecteur cette véritable civilisation que constitue, depuis la plus haute antiquité, l'ensemble culturel et commercial des Swahilis.

Charles de Bodinat

Le sillage des Swahilis

ROMAN

Avec cartes en fin de livre

ISBN 979-10-227-3336-6

Le sillage des Swahilis

Les astérisques renvoient à un glossaire en fin de livre

Nuit claire, vent modéré de sud-est. La mer houleuse luit doucement sous les astres, drap de satin qu'agite quelque dieu marin dans son sommeil.

Dans la timonerie du *Nadir* – ancien thonier de vingt-cinq mètres reconverti en caboteur – baignée dans la pénombre, seuls se distinguent quelques voyants rouges, la lueur blafarde de l'écran du radar, et éclairée de dessous par la phosphorescence du compas, la figure fantomatique de l'homme de barre, comme dans un vieux film d'horreur. À la proue surgissent parfois de belles moustaches d'écume lorsque l'étrave s'enfonce dans une lame plus forte. Le bosco est à la barre ; le reste de l'équipage dort. Le moteur ronronne régulièrement.

Le front contre la vitre, je scrute l'obscurité au niveau de l'horizon, je guette une palpitation infime, l'éclat intermittent d'un phare qu'on devrait apercevoir sous peu si l'estime est bonne. Le voilà ! À vingt degrés sur bâbord ! J'attends sa réapparition ; là encore ! Trois éclats toutes les quinze secondes, c'est bien cela : le phare du port de Mombasa, au Kenya. Bientôt d'autres amers confirmeront la position. À l'approche de la côte, de la civilisation, ce sera la profusion de lumières trompeuses parmi lesquelles on aura du mal à reconnaître les feux rouge et vert d'entrée du port. Puis une fois dans le chenal, retentira à la VHF*, en anglais, la voix de l'officier de port : – Allez prendre un coffre d'attente en zone des douanes jusqu'au matin – Bien reçu – retrouvailles avec l'administration. Le *Nadir* n'aura pas besoin de prendre un pilote : de taille modeste, il est coutumier de l'endroit et connu des autorités.

À cet instant, l'horizon n'est pas encore discernable, il se révélera à l'approche de l'aube, chaque fois telle une nouvelle espérance. Horizon qui toujours fascina les hommes, qui à la fois les effraye et les attire, comme dans un vertige. Horizon

Le sillage des Swahilis

géographique, spatial, qui dévoilera au fur et à mesure de l'avance un paysage souvent différent de ce que l'on imaginait d'après la carte : une côte plus aride et sombre, plus ou moins inquiétante selon la météo ; ou au contraire luxuriante et porteuse de mille promesses et parfois d'illusions. Mais aussi, horizon temporel, d'un nouveau jour chargé d'inconnu, de découvertes heureuses ou de drames.

Une fois le bateau amarré au coffre de la douane, dans le bras de mer au sud de la ville où se situe le port de commerce, n'ayant pas sommeil, je reste sur la timonerie à regarder se pointer l'aurore. Je songe à Ulysse, " Quand Éôs aux doigts rosés, née au matin, apparut...", je me remémore les étranges circonstances qui ont lancé Diégo avec son bateau vers son destin ; de grands mots ? Y a-t-il un destin, des balises qui prédisent un chenal, ou a-t-on une certaine liberté de manœuvre qui permet de tracer sa propre route ? Ainsi Diégo est-il parti à la recherche de réponses ; il voulait savoir si tout est inscrit, inéluctable, ou si l'on peut décider tant soit peu, si finalement on existe... Nous avons eu tant de discussions à ce sujet, au hasard des escales, à la faveur de soirées mémorables à bord de l'un ou l'autre bateau. Diégo ne supportait plus de ne pas savoir, ou plutôt de ne rien faire pour essayer de savoir.

Diégo avec son équipage de deux hommes, Nouridine son ami, et le matelot Moussa, à bord de la goélette *Coralia*, partis d'Anjouan, île des Comores, le 20 juin 1975 vers la côte africaine, que sont-ils devenus ? Je n'ai plus de nouvelles depuis une lettre du 10 juillet (or nous sommes le 15 août, cela fait donc plus d'un mois, pourtant Diégo devait m'écrire à chaque escale).

Encore un transport effectué sans encombres avec le *Nadir*, des Comores à Mombasa. Chargement : du coprah, de la vanille et des clous de girofle ; tous ces produits doivent être transbordés sur un plus gros cargo, direction l'Europe. Pour le retour vers l'archipel, pas de souci, des commerçants indiens nous affréteront sûrement pour rapporter tout ce dont ont besoin les îles : planches, frigos, pneus, tissus, peinture... Notre agent à Mombasa va s'occuper des paperasses. Tout irait pour le mieux s'il n'y avait cette inquiétude sur le sort de mes amis. J'ai avancé

Le sillage des Swahilis

exprès la date de ce dernier transport ; au moins si je pouvais recueillir ici quelque renseignement, quelque indice...

Je repense à nos rencontres, à nos rêves, à nos projets un peu dingues... Le *Nadir* et la *Coralia*, leurs routes s'étaient tant de fois croisées, ils avaient été si souvent au même quai à Madagascar, à couple dans quelque petit port des Comores, ou voisins de mouillage dans le grand lagon de Mayotte !

L'archipel des Comores, au sud-ouest de l'océan Indien, à l'entrée du Canal de Mozambique, à mi-chemin entre Madagascar et l'Afrique, est en 1975 un TOM, Territoire d'Outre-Mer français avec autonomie interne. Il est composé de quatre îles, La Grande-Comore ou Angazidja, Mohéli, Anjouan et Mayotte. Une légende dit que Madagascar serait l'empreinte du pied gauche d'Adam, les Comores et l'île de Nossi-Bé celle de ses orteils.

Les navigateurs arabes et persans, après avoir parsemé la côte orientale d'Afrique de comptoirs, de Mogadiscio en passant par Zanzibar jusqu'à Sofala, l'antique Ophir, étaient parvenus, en naviguant un ou deux jours plus à l'Est, jusqu'à ces îles qu'ils appelèrent "Kamar", îles de la lune. Elles étaient en fait déjà habitées par des Africains venus en pirogue. Ces colons s'y établirent, tels ces exilés du golfe Persique, appelés Shirazis – car ils étaient originaires de la région de Shiraz en Perse – et ces Omanais, qui quittèrent leur pays au moment des conflits religieux entre le sunnisme et le chiisme. Ils recréèrent donc à Moroni, capitale des Comores, et à Anjouan ces rues étroites et tortueuses, bordées de maisons à deux ou trois étages, aux toits en terrasses et dont les belles portes sculptées ornées de clous de cuivre rappellent les origines arabiques et persanes. Les commerçants indiens suivirent plus tard la cohorte de colons portugais, puis français et anglais, arrivés là au hasard des expéditions, de la politique et même de la piraterie. Mayotte étant victime de razzias malgaches, son sultan demanda la protection de la France en 1838 ; les autres îles n'y furent rattachées officiellement qu'en 1904.

Dans toutes les îles, la majeure partie de la population est d'origine africaine, premiers habitants ou descendants d'esclaves amenés par les Arabes. Ils constituent toujours la plus basse

Le sillage des Swahilis

classe, paysans, dockers, pêcheurs, méprisée par l'aristocratie arabe et persane pourtant métissée au cours des siècles. À Mayotte, la population est plus bigarrée avec de nombreux villages descendants de Malgaches et parlant cette langue, des créoles originaires de l'île Sainte Marie ou de la Réunion, des commerçants indiens et des métis de Français ; la présence de la Légion, et occasionnellement de la Marine, n'étant pas sans effets sur la démographie. Dans les quatre îles quelques centaines de "M'zoungous" (les Européens blancs), conseillers de l'administration et techniques, de la police et de la douane, directeurs de sociétés, coopérants, profitent des derniers charmes en sursis de la vie coloniale.

À Angazidja, Anjouan et Mohéli, en 1975, les femmes comoriennes restent encore voilées en public, drapées des pieds à la tête dans un tissu noir ou aux motifs géométriques d'un rouge brique appelé "chiromani". À Mayotte la tradition musulmane est moins stricte, s'est délayée dans d'autres coutumes : elles ne se voilent pas et portent plutôt le lamba* à la mode malgache ou s'habillent à l'europpéenne.

Angazidja est dominée par le volcan Karthala de 2361 mètres d'altitude. Là-haut sont les enfers ; y règnent les furies de la nature primordiale ; ici cohabitent les contraires, feu et eau, scories et pluie, fumées et nuages. Fournaise rouge du volcan et nuages sombres amenés par le vent de l'océan Indien qui s'épanchent sur ce sommet et ces flancs : milliards de gouttes et millions de ruisseaux qui se précipitent vers la base du volcan à travers la forêt primaire qu'ils vivifient, puis cascaden jusqu'à la mer.

Dans cette filtration verticale, les forces se sont apaisées, et l'eau arrive au rivage en de calmes rias à moitié absorbés par le sable. Mais parfois, après quelques années, dans une ire soudaine, le monstre s'ébroue et fait descendre ses longues tentacules de lave ardente, brûlant la végétation, coupant les routes, enserrant parfois gens et maisons, comme pour rappeler la préséance.

En bas, pas de véritable plaine, seul un rebord littoral, hors du parasol de nuages du sommet, se prélassé au soleil ; avec

contre lui la mer, dentelée de madrépores, pour compagne. Dans une échancrure de la côte ouest, se blottit le petit port de Moroni.

Là, parmi les boutres et les pirogues de pêche à double balancier, le *Nadir* et la *Coralia* se retrouvaient parfois au fond du port pour caréner. L'endroit était le plus pratique de toutes les îles pour l'échouage : bien abrité, fond de sable dur et plat. Leurs équipages vivaient au rythme des pêcheurs et des nacoudas* qui à marée basse calfataient leurs coques puis s'en allaient à la prière dès l'appel de la mosquée. Celle-ci, blanche et au double étage d'arcades domine le port, et tel le phare dont est doté son minaret pour guider les navires, draine les fidèles vers leur salut. Alors de toutes les ruelles ombrées, arrivent les hommes habillés de leurs kanzus*, longues tuniques blanches, et coiffés du kofia*, un bonnet rond comme un fromage, finement brodé ; ou le vendredi de manteaux d'apparat noirs ornés de fils d'or et d'argent, au chant du muezzin amplifié, ô paradoxe, par l'invention occidentale du haut-parleur.

La religion du Prophète, affublée de bien des torts par les Occidentaux, a en tous cas le mérite de respecter son Dieu et sa tradition, trame intemporelle. Elle a gardé la notion d'une dimension supérieure vers laquelle l'homme tend à s'élever et non qui doit être ramenée au niveau humain ; perpétue le sens du sacré et de la solennité des offices qui sont une adresse au divin.

Dans le crépuscule, cette mélopée qui monte au-dessus des flots, identique depuis des siècles, a une résonance cosmique. Au-delà de ce petit havre du bout du monde où des hommes parlent à leur Dieu, l'infini, l'éternel.

Or, en ce mois de juin 1975, les grondements que l'on percevait n'étaient pas ceux du Karthala mais avaient plutôt pour cause les revendications d'indépendance. C'est dans cette atmosphère lourde que les deux navires se retrouvèrent en escale en même temps à Moroni.

En doublant la jetée j'avais tout de suite reconnu au mouillage l'élégante silhouette de la *Coralia*. Tandis que se terminaient les dernières manœuvres d'accostage à quai du *Nadir*, un canot se détachait déjà de la goélette ; je pouvais distinguer la haute carrure de Diégo ramant vers nous. En une minute il fut le long du bateau, monta à bord et ce furent

salutations joyeuses et claques dans le dos à n'en plus finir, au mépris de l'impatience de l'officier des douanes qui attendait sur le quai.

Diégo doit avoir dans les trente-cinq ans mais ne les paraît pas. Grand et athlétique, aux cheveux mi-longs sans doute naturellement bruns mais décolorés par le soleil et le sel, il laisse sa barbe pousser en mer et se rase aux escales. Son visage anguleux aux rides prononcées paraît sévère au premier abord, mais s'anime facilement d'un franc sourire et du plissement de ses yeux verts. En mer, à la casquette de marin il préfère son vieux chapeau de brousse. Sous l'allure désinvolte on sent une détermination assurée. Effectivement, il plaît aux femmes, et sans doute seul l'embarras du choix l'a-t-il empêché de s'engager jusqu'à présent.

Je le connaissais bien, au cours de nombreuses rencontres il m'avait raconté sa vie, et en retour je lui avais résumé la mienne. Son nom de famille est Sanders. Ses parents avaient habité à Madagascar avant la guerre où son père, français mais d'une famille d'origine anglaise, avait un poste d'ingénieur à l'arsenal de Diégo Suarez, le grand port du nord de Madagascar dans la baie du même nom. Sa mère avait des ancêtres portugais. Ils avaient eu leur fils au début de la guerre, puis ils durent rentrer en France, et c'était en souvenir de la période heureuse qui la précédait qu'ils avaient appelé l'enfant Diégo.

Il était revenu dans son lieu de naissance dans les années soixante, à l'occasion de son service militaire dans la Marine Nationale. Il avait réussi à se faire affecter sur un bateau basé à Madagascar, pays dont son père lui avait tant parlé. C'est sur ce navire que j'avais fait sa connaissance pour la première fois, étant moi-même engagé dans la Marine. Nous n'avions alors que des relations cordiales sans être amis intimes ; n'avions partagé que quelques bordées, dites mémorables, mais dont finalement on ne se rappelle plus grand'chose.

S'étant fait démobiliser sur place, il avait travaillé en tant que matelot sur des petits caboteurs, puis était devenu plongeur professionnel dans les travaux portuaires en Afrique du Sud. Revenu à Madagascar quelques années plus tard avec un bon pécule, il avait acheté un petit boutre à voile à Majunga et y avait amélioré le confort et la sécurité en le pontant et aménageant une

cabine ; de plus, un petit moteur diesel y avait été installé. Avec son bateau il ne se lassait pas d'explorer toutes les baies et les îles de la côte nord-ouest, la plus abritée des alizés, en s'adonnant à la plongée sous-marine. Il emmenait alors souvent des amis ou des touristes payants. Aux îles Mitsio, il avait embarqué un équipier : un chaton, roux et rayé comme un petit tigre, que les enfants du village lui avaient échangé contre une tablette de chocolat. Tout naturellement il lui avait donné le nom de l'endroit : Mitsio.

Au début des années soixante-dix, dans l'île de Nossi-bé, ayant revendu son boutre à un hôtel, il avait mis en chantier un voilier plus grand, en embauchant des charpentiers de marine malgaches.

La coque de dix-huit mètres était celle d'un boutre traditionnel avec une dunette, ce pont arrière surélevé, mais elle était entièrement pontée. Les bordés étaient faits de planches de quatre centimètres d'épaisseur en takamaka, un bois de Madagascar parfait pour la construction de bateaux, et les membrures en palétuvier. Au lieu d'adopter le gréement traditionnel arabe, avec un mât penché sur l'avant et une immense vergue en oblique, appelée antenne, le bateau fut gréé en goélette, c'est à dire avec deux mâts dont le plus grand est à l'arrière. Les voiles furent taillées et cousues dans du tissu de coton, par les femmes du village, habituées à fabriquer celles des boutres. Le projet initial était de travailler avec un hôtel de l'île pour développer l'activité de plongée sous-marine.

Une marotte lui trottait aussi dans la tête : rechercher le trésor de "La Buse", fameux pirate qui avait écumé cette région de l'océan Indien trois siècles auparavant : il aurait bien sûr enterré son trésor quelque part ou coulé avec lui ; mais ce pouvait être aussi bien à Madagascar qu'à Maurice, aux Seychelles ou aux Comores ! Il fallait selon Diégo supputer les lieux propices où ces pirates pouvaient relâcher en toute tranquillité, puis se renseigner dans les villages à l'entour, auprès de pêcheurs, pour savoir si quelqu'un n'avait pas par hasard trouvé quelque objet insolite... Il avait fait quelques recherches mais les chances étaient faibles, sans indice scientifique ou documentaire, de trouver quoi que ce soit. Pour vivre il faisait des reportages photos sur les lieux visités, y compris des photos sous-marines encore rares à l'époque ; écrivait les articles et

Le sillage des Swahilis

envoyait le tout à des revues sur les voyages ou la nature ; ça payait bien. Le reste du temps il travaillait au chantier de sa goélette.

En une année le bateau fut prêt à naviguer. Il y eut un baptême selon la tradition malgache, avec offrandes aux esprits au pied de l'arbre sacré du village, aspersion de rhum sur la coque, l'officiant terminant la bouteille. Quelques caisses de bière et de sodas pour encourager les habitants du village dans leur aide à pousser et tirer la coque vers la mer, et la goélette fut lancée. *Coralia* fut son nom. Qu'elle paraissait plus à l'aise, libre et élégante dans son élément ! Les mâts furent levés grâce à une petite grue le long d'un quai, puis emplantés et tenus par leurs haubans. Mais le moteur commandé en France n'était toujours pas arrivé.

Sur ce, éclatèrent des événements politiques révolutionnaires, et les Français, qui depuis l'indépendance en 1960 avaient pu continuer à avoir des relations cordiales avec les autorités malgaches, n'étaient désormais plus les bienvenus. Début 75, la Marine Française devait même quitter l'arsenal de Diégo Suarez qui lui était concédé depuis l'indépendance. Heureusement Diégo avait eu le temps de s'y approvisionner en matériaux et peintures difficiles à trouver ailleurs dans le pays. Le tourisme chutait, par ailleurs plus moyen de renouveler le visa, les temps changeaient, il fallait partir. Le moteur n'étant toujours pas arrivé, il parvint à faire modifier sa destination et le fit débarquer aux Comores, territoire encore français. Il appareilla donc à la voile seule, avec trois équipiers, un Comorien du chantier qui voulait rentrer chez lui, un Français de passage, et le chat Mitsio ; destination Mayotte, puis Moroni où son moteur l'attendait et put être installé.

Or que faire aux Comores où l'activité touristique était encore insignifiante ? La grande cale qui aurait dû être aménagée avec des cabines resta telle quelle : il pourrait toujours faire quelques petits transports inter-îles entre deux parties de pêche à la palangrotte sur les bancs ; le poisson se vendait bien, autant frais que séché. Évidemment l'idée de rechercher quelque trésor, celui de La Buse ou un autre, n'avait pas quitté le coin de sa caboche.

Le sillage des Swahilis

De mon côté, après quelques années dans la Marine, une sorte d'allergie à la discipline militaire s'étant déclenchée, incurable paraît-il, je ne remplai pas. Rentré en France quelques mois, j'acquis d'occasion en Bretagne un thonier de 25 mètres, le *Nadir*, quelque peu obsolète pour la pêche moderne mais parfait pour mon projet : le descendre jusqu'aux Comores afin de faire du transport dans cette partie de l'océan Indien (mes brevets de la Marine me permettant, par équivalence, de commander un bateau marchand au cabotage). L'intérêt de ce type de navire des années cinquante, hormis un moteur à toute épreuve, est qu'il possède encore deux mâts classiques sur lesquels peuvent être établis cent mètres carrés de voiles, que je fis confectionner, réparties entre un foc, une grand-voile et une misaine. C'est modeste pour la taille du bateau, mais ainsi toilé il roule moins, et par bon vent cela fait gagner deux nœuds tout en économisant du gasoil. C'est aussi une sécurité en cas de panne, qui permet de regagner un port ou du moins un abri. Les panneaux de cale furent agrandis, un carénage sérieux effectué et le moteur vérifié.

Le convoi avec un équipage de copains – auxquels je payai le billet d'avion retour – par le cap de Bonne Espérance, avec escales à Dakar, Cape Town et Durban (car le canal de Suez était fermé depuis la guerre des Six Jours) se fit sans incident notable. Je basai mon entreprise à Mayotte en engageant des marins locaux ; celle-ci tourna immédiatement, car un manque de transports maritimes se faisait sentir dans cette région. Hormis les boutres qui faisaient le fret inter-îles, seuls deux caboteurs malgaches assuraient la liaison Majunga / Mombasa en passant par les Comores. Le grand cargo de la Havraise venant de France, après avoir desservi l'île de la Réunion, ne passait que tous les deux mois ; quand tout allait bien.

C'est ainsi que la *Coralia* et le *Nadir* eurent l'occasion de se rencontrer et leurs équipages de renforcer des liens d'amitié, leurs capitaines s'étant déjà connus à Madagascar ; ils avaient éclusé ensemble un certain nombre de verres dans un bar ou l'autre de Diégo Suarez, de Majunga ou de Nossi-Bé.

Le *Nadir* venait donc d'accoster à Moroni, petit port et ville principale d'Angazidja, où je retrouvai Diégo, en escale lui aussi avec sa goélette *Coralia*. Les formalités portuaires étaient à peine