

2. LE LOUDE

Il ne peut être question après l'article de A. Gateau, *La Technologie du lûd* (3), de présenter ici une étude de détail.

« C'est le plus petit échantillonnage de la famille des carèbes (4 a), avec lesquels sa construction et son gréement ont les plus grands rapports; il se distingue des autres carèbes, en ce qu'il navigue généralement avec une seule voile, installée comme celle du grand mât des carèbes et grée de la même manière. Le mât a son emplanture sur l'avant du milieu de la barque et il est tout à fait incliné vers l'arrière et soutenu par un étai. On est étonné la première fois que l'on voit un loude ainsi accoutré, et tant qu'on ne l'a pas vu naviguer, le dessin qui le représente paraît invraisemblable » (4 b).



FIG. 79. — Loude en mer.

« Barque à fond plat, adaptée à la navigation sur les hauts-fonds », le *lûd*, pl. *əlwâd*, a de 9 à 12 mètres de long : sa longueur la plus commune est de 11 mètres. Sa profondeur varie entre 0 m., 80 et 1 m. Il a 0 m., 50 de tirant d'eau. Sa capacité moyenne est de 5 tonnes. Il est ponté à l'avant jusqu'au grand mât et à l'extrémité arrière.

Son mât placé aux deux tiers de sa longueur, vers la proue, peut se redresser ou s'incliner jusqu'à former un angle de 30° (Fig. 80).

(3) Nous ne nous attarderons pas sur la terminologie. Une étude était en préparation en avril 1947, et devait paraître plus tard dans la Revue IBLA, mais la communication très détaillée faite par le regretté A. GATEAU, à l'Institut des Hautes Etudes Marocaines, de Rabat, en mai 1944 — que la guerre nous avait fait ignorer — et parue seulement en juillet 1947 dans la *Revue Africaine*, t. XC (année 1946), p. 158 et suivantes, en a rendu la publication inutile.

(4 a) « On désigne sous le nom de carèbes toute une famille de bateaux indigènes admirablement appropriés à la navigation de la côte de Tunisie et qui sont employés à la pêche, au transport des passagers ainsi qu'au chargement et au déchargement des nasses. Ces barques serrent le vent de près, à cause de la finesse de leur forme et de la disposition de leur voilure. Elles ont le plus généralement deux mâts, mais jamais de beaupré, ni de focs; le mât d'arrière est toujours incliné de manière invraisemblable et porte une sorte de voile quadrangulaire à bourcet, tandis que celui de l'avant est presque vertical et très court. Ce dernier mât grée une voile triangulaire à antenne ». HENNIQUE, *Les pêcheurs et caboteurs de la côte de Tunisie*, p. 9-10.

(4 b) HENNIQUE, o. c., p. 17, qui ajoute : « Cette barque n'est citée dans aucun dictionnaire de marine, à notre connaissance ».

« Le mât a la même longueur de le loude, plus un mètre, car il descend d'un mètre dans la barque », nous dit un des maîtres-charpentiers de l'archipel, chez les Ouled Sellem, de Chergui.

En principe cette embarcation est trois fois plus longue que large.

Sa carcasse est en bois d'olivier, trempé sur les hauts-fonds des îles; ponts et bordages sont en sapin calfaté.

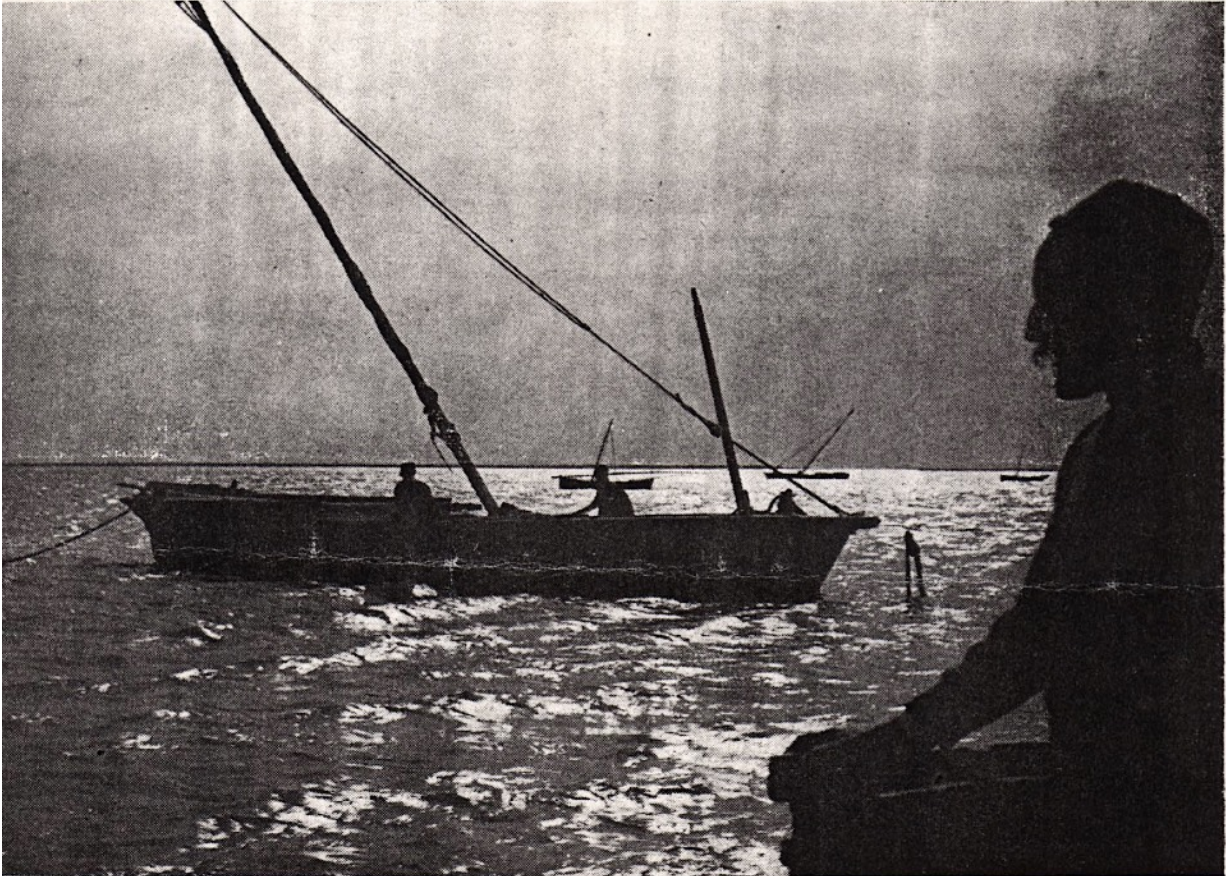


FIG. 80. — Un loude, à l'arrivée au port.

A) LE BATEAU LUI-MÊME

1° La coque :

La coque, *hûq*, comprend la quille, *luḥat el madd*, limitée à l'avant par l'étrave, *qûs* (appelée aussi, *ržal*) et à l'arrière par l'étambot, *ržal at-tâlyā*.

Le terme *qrêna* qui, ailleurs, désigne la quille d'un bateau n'est pas employé pour cette embarcation; le loude, en effet, n'a pas de quille, mais une « fausse quille » (5).

La fin de la coque, *forkā*.

Le fond du loude *qaæa* est en sapin; les membrures sont en bois d'olivier. Les membrures de la coque, *qârbûş*, pl. *qrâbæs*, *qrâbsîn*, ont une partie plate, dite couple, *râqad*, et une partie courbe, *æhtên* (les deux sœurs) (6). La membrure contre laquelle s'appuie l'emplanture du mât se dit. *mætrah æd-dwâh*,

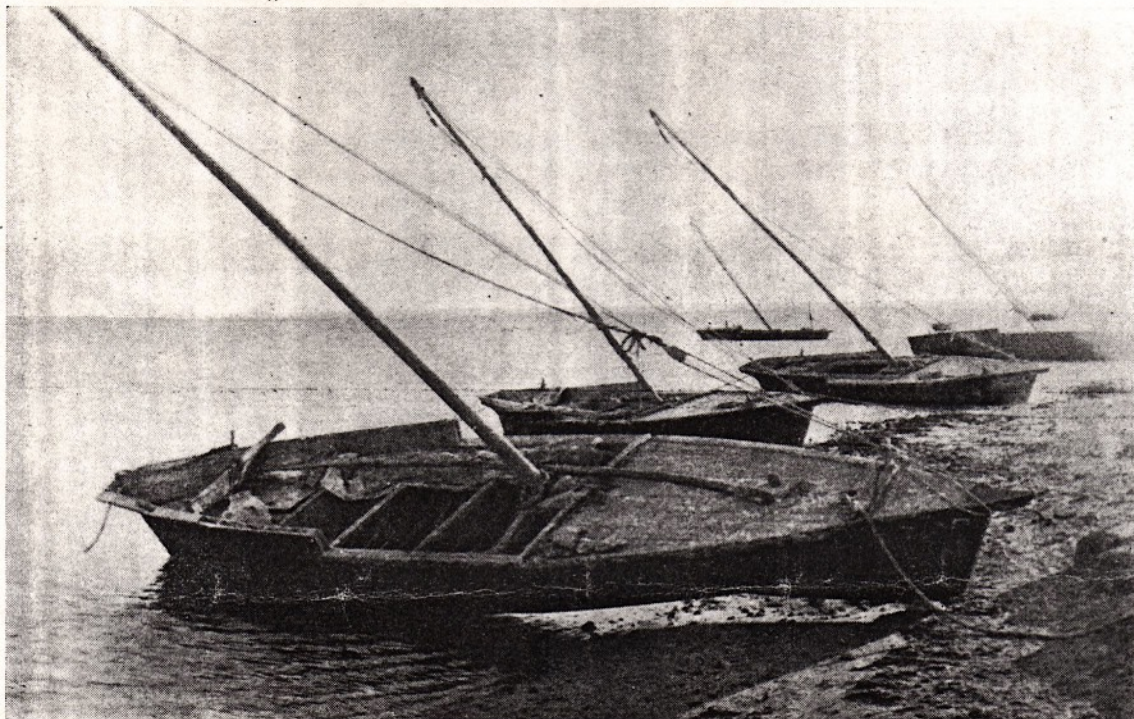


FIG. 81. — Loudes à quai au port de Chergui.

« Sur les loudes, comme sur les carèbes, une lisse en saillié court de la pointe de l'étrave à la flottaison arrière; quelques bordages, à l'arrière seulement, exhausent la lisse et se rejoignent aux deux côtés d'un très mince « tableau ». Le loude est ponté sur toute la partie avant, jusqu'au pied du grand mât. Il est ainsi garni d'une plate-forme presque à la hauteur du plat-bord, ce qui contribue sensiblement à la rendre plus marin » (7). (Fig. 81).

(5) Légèrement différent de A. GATEAU, *Loude*, p. 166-167.

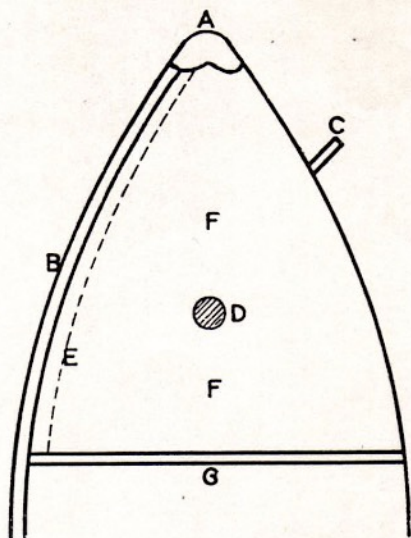
« La quille n'existe jamais dans la partie centrale des loudes, mais seulement sur une petite longueur, à chaque extrémité; le patron, à marée basse, met une grosse pierre sous chacun de ces deux points et accore son bateau pour le maintenir droit et l'empêcher de reposer sur la vase ». HENNIQUE, *Les pêcheurs et caboteurs de la côte de Tunisie*, p. 18 et pl. A, fig. 9.

Procope, *De Aedificiis*, VI, vi, décrivait déjà les difficultés rencontrées par les marins de la Petite Syrte, du fait de l'importance des marées pour « accorer » leurs embarcations au rivage. (Cité par Ch. TISSOT, *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, I, p. 184).

(6) Cf. notre compte-rendu sur l'article de A. GATEAU, paru dans IBLA, 10, 1947, p. 211-215, et la note sur l'emploi de termes métaphoriques, p. 211.

(7) HENNIQUE, *ibid.*, et pl. XIV, XV et XVI.

2° Quelques détails sur la proue et la poupe :

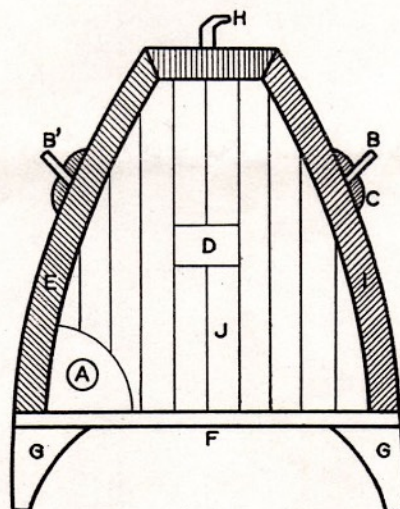


La proue, *brōwā* (là où se tiennent les femmes, quand elles montent à bord du loude) (Fig. 82).

- A. Pointe de proue, éperon, *ḥšām* (7 b).
- B. Lisse, plat-bord, *bāṭṭūs mtaḥ l-brōwā*.
- C. Piquet de fixation des cordages du foque, *lūnās*, pl. *lwānās*.
- D. Logement du mât de foque-trinquet, *bit aš-šāri aš-šǧir* (8), car le loude utilise souvent une deuxième voile, pour mieux profiter du vent.
- E. Ceinture de soutien du bordé d'arrière, *aḥzām*
- F. Plancher de proue, *saddā* (9).
- G. Barre d'arrêt du plancher. *ḥāžāb*.

La poupe, dite *qāšš*, est demi-pontée, ce qui détermine une sorte de chambre, *qāmra* (9 b). (Fig. 83).

- A. Emplacement de la cruche à eau, *mātraḥ al-ḥābyā*.
- B et B' Tollets, *qāima*, pl. *qwāyām*.
- C. Support de tollet, *bardaḥ*, pl. *bradaḥ*.
- D. Imposte pour puiser l'eau dans la « chambre », *tārma*.
- E. Bordage, *ḥazām*, *aḥzām* ou *luḥat aṭ-ṭūq*.
- F. Demi-bastingage arrière, *qarāš*, pl. *aqrāš*.
- G. Courbes, pour lier entre elles les pièces ajustées perpendiculairement, *bərštūn*, *bərčūm* (10).
- H. Guibre en saillie sur l'étrave, *šabūrā*.
- I. Plat-bord, *bāṭṭūs* (parfois : *bordo*).
- J. Plancher de la poupe, *luḥat al-qāšš*.



(7 b) On notera, pour plusieurs termes de charpenterie navale, le sentiment anthropomorphique qui a présidé à leur dénomination.

(8) Dit aussi : *bit al-biṣlā*, à moins qu'il n'y ait un emplacement pour un 3° petit mât.

(9) « Cette plate-forme, précise Hennique, a surtout pour but de présenter un plancher commode pendant la pêche, pour l'homme qui se tient debout sur l'avant, chargé d'interroger du regard le fond de l'eau pendant que le bateau avance, et commode encore pour pousser du fond quand on arrive au port; enfin, cette plate-forme est utile quand on relève les nasses sur les pêcheries. » (HENNIQUE, *loc. cit.*). Ce qui représente pour un bateau de 11 mètres une surface pontée de près de 4 m. 50.

(9 b) Les petits loudes ont un simple abri, dit *səntina*.

(10) A. GATEAU donne *borčūn*. Termes plutôt employés à propos de felouques.

3° *La mâture* (10 b) :

Il s'agit essentiellement du logement du mât, *bit əş-şâri*, principal. Ce mât est mobile et son emplanture donne lieu à un système d'encastrement riche en termes de charpenterie navale (Fig. 84) :

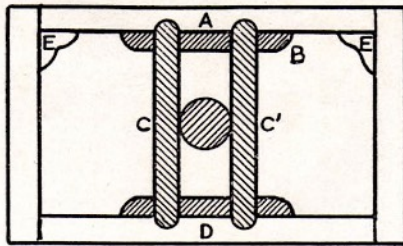


FIG. 84. — *L'emplanture du mât.*

- A. Barre limite de la proue, *ḥāžəb əl-brūwə*.
- B. Coussinet de soutien de C, *bərdæ*.
- C. *əbgâli* (*əbgûli*), pl. *əbgâğəl* (11)
- D. Barre d'appui du mât, *dsər* (*tsər*) *əl-malqa* (12)
- E. Courbes de maintien, *qfəl*, pl. *əqfâl*
- F et F' : *əşfūr*

etc... auxquels on peut ajouter : *ḥəddə*, pl. *ḥūddin*, les garde-fous; *qərməddə*, planche fixée à la membrure de l'emplanture (*dwəh*), dans le but d'éviter que le mât ne « file » en avant; *təlzizə*, cales en stipe de palmier.

4° *Le gouvernail* :

C'est le terme *dmân* (13) qui est couramment employé pour désigner l'ensemble. Parmi les pièces qui le composent : a) la barre : *mənwēlə* ou *məlwilə* ou *məlwānə*; b) le crochet : *şboəa*; c) le trou pour le passage du crochet de l'étambot : *rozza* (14).

N. B. — A propos de l'ancre, *moḥtāf* et de l'aviron, *moqdāf*, voir infra (15).

B) LE GRÉEMENT

Le loude comporte habituellement deux voiles : une voile quadrangulaire, *qlæ* (parfois *qmāš*) (16) accrochée au grand mât et une voile triangulaire, *trənkêṭ*, portée par le petit mât, *əş-şâri əş-sġir*, perpendiculaire à la proue. Lorsque le temps est beau, en effet, « et qu'il y a intérêt à fournir une bonne marche, par exemple, lorsqu'il n'est pas en pêche, le loude grée une petite voile supplémentaire à l'avant; cette voile n'est autre qu'un triangle de toile envergué par un

(10 b) Ici, comme pour la felouque, bien des termes se retrouvent avec le même sens chez les batelliers du Nil : *şabûrə*, *qəşš*, *qâimə*, *târma ḥazəm*, *baṭṭūs*, *baġla*, etc... (G. S. COLIN, *Batellerie du Nil*, p. 52-62).

(11) A. GATEAU, *Loude* : *bgâl*. Cf. G. S. COLIN, *Batellerie du Nil* : *baġla* : « hiloire », (p. 60).

(12) « *bâš yəlqâ əş-şâri*, pour qu'il rencontre (et maintienne) le mât », m'explique le patron-charpentier.

L'ensemble A et B se dit aussi *tsər* (*dsər*) *əl-ḥāžəb*.

(13) Parfois emphatisé en *ḍman*.

(14) Voir autres détails, p. 226, à propos de la barque à éponges.

(15) Signalons ici quelques autres termes recueillis près de vieux raïs : *slūqya*, pointe de proue !; *luḥət l-əqṭinas*, partie boisée en dessous du plat-bord; *tsər zrūr*, demi-bastingage arrière (voir F. : *qrəš*).

(16) Nous n'avons point entendu le terme *maḥstrə* (GATEAU, *Loude*, p. 159).

transfilage sur le mât, lui-même sorte de perche légère et mince qui plie sous le seul effort d'une petite brise gonflant sa voile. »

« ...Avec cette voilure complète, on reconnaît bien un enfant de la famille du carèbe tunisien; ses formes avant et arrière sont si fines qu'il ressemble à un grand poisson. Il a très peu de hauteur au-dessus de l'eau et aussi très peu de tirant d'eau. Lorsque la brise force, on se débarrasse de la petite voile de l'avant, que l'on rentre, en soulevant le mât et ferlant la voile dessus comme un pavillon sur sa hampe, et l'on prend des ris dans la grande voile, dont la partie inférieure est garnie de six à huit bandes de ris, ce qui permet de diminuer cette voile de moitié et de naviguer encore très tard sur les plateaux où où il n'y a pas de mer (17 a) » jusqu'à tout près du rivage. (Fig. 85).

1. La voile latine triangulaire, *trənkət*.

Elle est enverguée sur l'antenne, *l-əntinə*, qui est elle-même accrochée au mât.

Cf. autres détails de la voilure dans la section B, I. La Felouque, p. 223 et 227, (Fig. 94).

2. La voile quadrangulaire, *qlâε*.

Elle est suspendue à une vergue, dite *qâryq*, qui, usagée, servira de gaffe, et bordée de deux ralingues : en haut, *sqâlq*; en bas, *ringq*.

Pour en diminuer la surface, on peut serrer des bandes, dites « ris », *trêq* ou *triqin*.

Ses cordages de manœuvre :

— l'écoute, *škôtq*;

— son opposé, l'amure, *kâr*;

— pour la hisser : la drisse, *drêsq*, pl. *drâys* (?); l'itague, *montq*, dite aussi *mâtâni*;

— pour la maintenir hissée, *bulêna*, dite aussi *fahhal*.

Ces cordes passent dans un anneau, *εanqêlq*, qui maintient l'antenne au mât. Les haubans, *sərsiyâ*, pl. *srâsi*, maintiennent le mât, sur les deux côtés du bateau, une fois que l'inclinaison voulue a été donnée (17 b).

3. Parfois, on ajoute une toute petite voile à l'arrière, *bišlq*.

*
**

Les loudes sillonnent de moins en moins la mer kerkenienne. Il n'est plus nécessaire d'avoir à sa disposition des bateaux plats de fort tonnage. Après la disparition des carèbes (ces gros loudes, dits *qârb əş-šid* que nous avons vu à l'abandon durant de nombreuses années dans le port de Kellabine), c'est maintenant peu à peu celle des loudes ordinaires. Il n'est plus nécessaire de transporter de Gabès ou de Zouara jusqu'aux petits ports de l'archipel, le sparte et l'alfa destinés à l'artisanat, puisqu'on peut acheter l'un ou l'autre, au détail, à Sfax. Et pour transporter des petits matériaux à l'intérieur de l'île, de village à village, les chameaux et les arabats suffisent.

(17 a) HENNIQUE, *Pêcheurs et caboteurs...*, p. 17-18.

(17 b) Emploi identique des termes *qâryq* et *sqâlq*, ap. G. S. COLIN, *Batellerie du Nil*, p. 64 et 68.

Les loudes coûtent très cher, leurs spécialistes, les Ouled Sellem, sont pris par la construction des petites barques, moins coûteuses. Et — ce qui n'est pas sans intérêt — une barque admet le moteur, grâce à sa coque quillée, tandis qu'un loude ne peut en recevoir. Plus légère, elle est aussi plus rapide.

Le loude est, avant d'être un bateau de pêche, un bateau de transport. Or le transport côtier se fait mieux et plus rapidement par les autos et camions sur les routes qui longent le littoral (18 a); quant au transport, à travers la Méditerranée, au vrai cabotage, la navigation à vapeur dispose d'autres engins que ces petites carèbes à voiles (18 b).

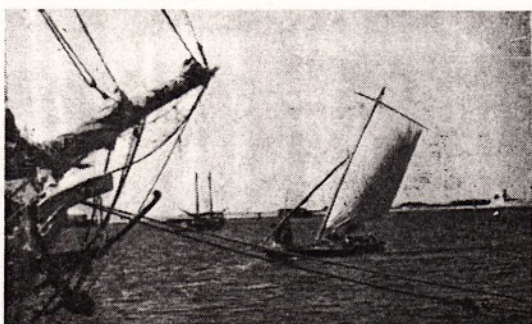


FIG. 85 — *Loude à l'arrivée au petit chenal de Sfax.*

La petite voile triangulaire a été repliée. La grande voile quadrangulaire est encore déployée et permet à l'embarcation de naviguer presque jusqu'au port.

(18 a) C'est là un thème que développent volontiers les anciens Kerkeniens et avec eux l'amine des Pêcheurs de Sfax, tout en regrettant que les jeunes gens n'ait pas le goût de la mer, comme les vieux rais de jadis.

(18 b) Nous avons vu un instituteur de l'île, nommé à Maharès, charger tout son mobilier sur un loude, pour le faire transporter à Maharès. Dans ce cas, il y a économie sensible sur le transport : on évite le trajet de Kerkena à Sfax en loude, et celui de Sfax à Maharès, en train ou en camion.