

LA CHARRETTE A MADAGASCAR

par Romuald ANDRIANARISON
et Noël J. GUEUNIER

Géographie de la charrette à Madagascar

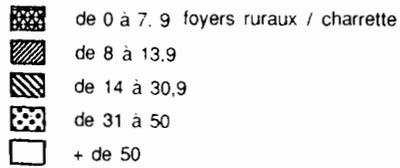
La répartition des véhicules à traction animale à Madagascar offre des caractéristiques remarquables.* En dehors des charrettes tirées par un âne ou un mulet, rencontrées de plus en plus rarement, et des quelques voitures omnibus à chevaux qui circulent encore à Antananarivo, il s'agit de charrettes à boeufs, qui jouent un rôle important dans l'économie rurale de plusieurs régions et pénètrent même l'économie urbaine, puisqu'elles assurent certains transports (de briques par exemple) jusqu'au coeur même d'Antananarivo, concurremment avec les charretons à bras.

La carte de la densité des charrettes fait apparaître deux zones bien nettement délimitées : la côte Ouest, le Sud et les Hautes Terres sont les pays d'élection des charrettes, qui sont au contraire rares, ou même absentes, sur la côte Est et le gradin forestier (carte, fig. 1). Cette répartition s'explique assez bien par la rareté du bétail dans la région Est, et par son relief difficile et son manque de routes. Encore doit-on remarquer que l'aménagement d'un réseau de pistes carrossables dans l'Ouest, le Sud et les Hautes Terres est plutôt une conséquence de l'adoption de la charrette qu'une cause de son expansion : souvent les pistes ne doivent leur existence ou leur maintien qu'aux charretiers qui les emploient.

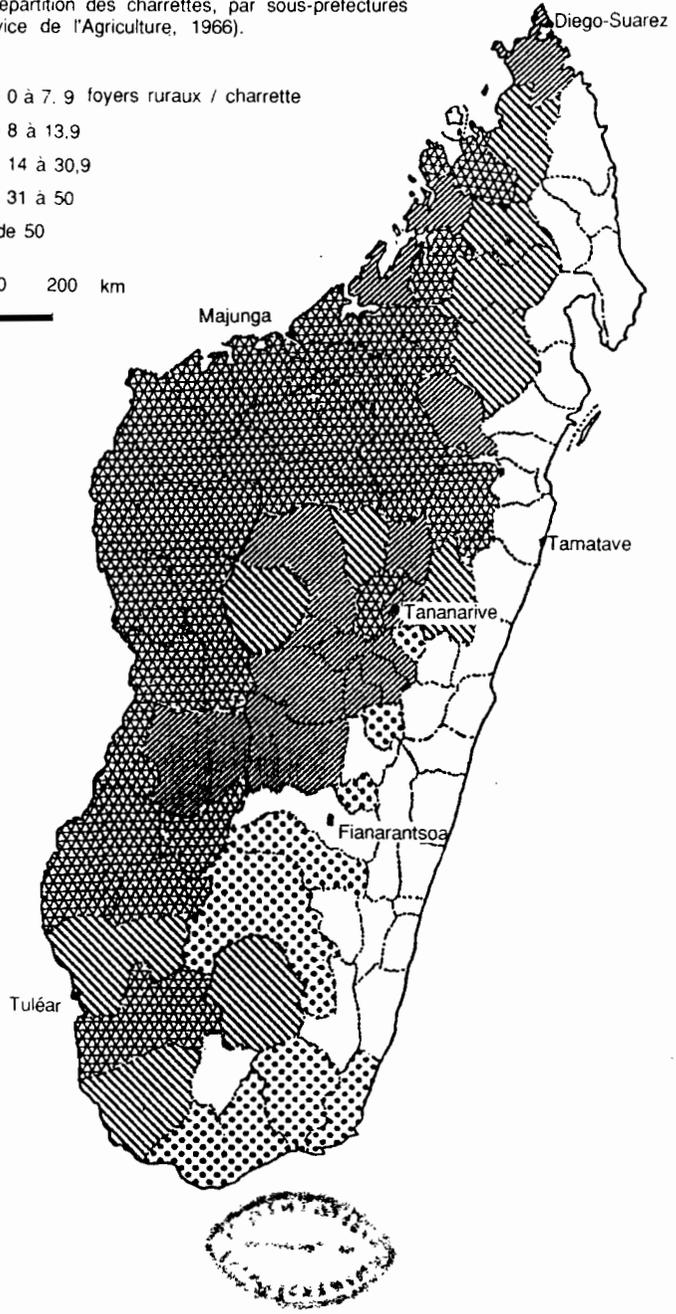
* Cette communication au colloque international d'histoire malgache d'Antananarivo (juillet-août 1989) présente une partie des résultats d'une enquête entreprise pour un travail de maîtrise (R. Andrianarison *Na Saotry ao Madagasikara*, "Sabaka angosa" *Antanarivo* / Maitrise de Lettres Malgaches, Tohara, 1989). Le travail de terrain initial dans les régions de Nosy Be, d'Antalava et de Toliara, a été complété par de brèves enquêtes à Tsibombe, Lamboharano, et dans les régions de Fianarantsoa, Antsirabe, Antananarivo et Amboanja.



1. Répartition des charrettes, par sous-préfectures
(Service de l'Agriculture, 1966).



0 100 200 km



D'autre part, chaque région possède en général un type de charrette qui lui est propre. Cette répartition dessine elle aussi des zones cohérentes, avec des frontières assez nettes (fig. 2).

Les charrettes malgaches (*sarety*, mais aussi selon les régions *kalesa*, *katràka*, *gary*) sont toujours à deux roues : les chariots à quatre roues introduits au début de la colonisation¹, semblent ne s'être jamais répandus. Elles sont, nous l'avons dit, pratiquement toujours tirées par des boeufs (si bien que, dans le Sud, le mot *sarety* en vient à désigner plutôt les boeufs de trait que le véhicule lui-même, qui s'appelle *harankatràka*, litt. la "coque de la charrette").

Si l'attelage est à un seul boeuf, la charrette possède deux brancards qui encadrent l'animal; cette solution a été assez rarement adoptée : on la rencontre pourtant dans la région d'Ambanja, où elle constitue le type usuel (fig. 12a et 12b), et sur les Hautes Terres où elle est en concurrence avec la charrette à deux boeufs, bien plus fréquente.

S'il y a deux boeufs, ils sont attelés de part et d'autre d'un timon; mais la distinction entre "brancard" et "timon" n'est pas faite en malgache, et l'un et l'autre sont en général appelés indifféremment *bilankara*, *bolankara*. Plusieurs variantes sont possibles :

Dans les régions de Majunga et de Maintirano, les charrettes à timon, tirées par deux boeufs, sont légères, basses, équipées de roues métalliques à 10 rais, de 0,80 m de diamètre, et ont une caisse à ridelles très basses, ou même un simple plateau sans ridelles.

Dans la région de Morondava, le type se modifie quelque peu : les roues sont toujours métalliques, mais plus grandes (12 rais, diamètre : 1 m), la caisse a des ranchers plus développés, et le timon est constitué d'une pièce de bois, unique à l'endroit où elle est attachée au joug, mais fendue ensuite, et se prolongeant en forme de V pour former un bâti triangulaire sur lequel repose la caisse de la charrette. Cette solution est adoptée systématiquement dans la région de Morondava, et jusqu'au Bas Mangoky vers le Sud, et très rarement ailleurs (fig. 3b).

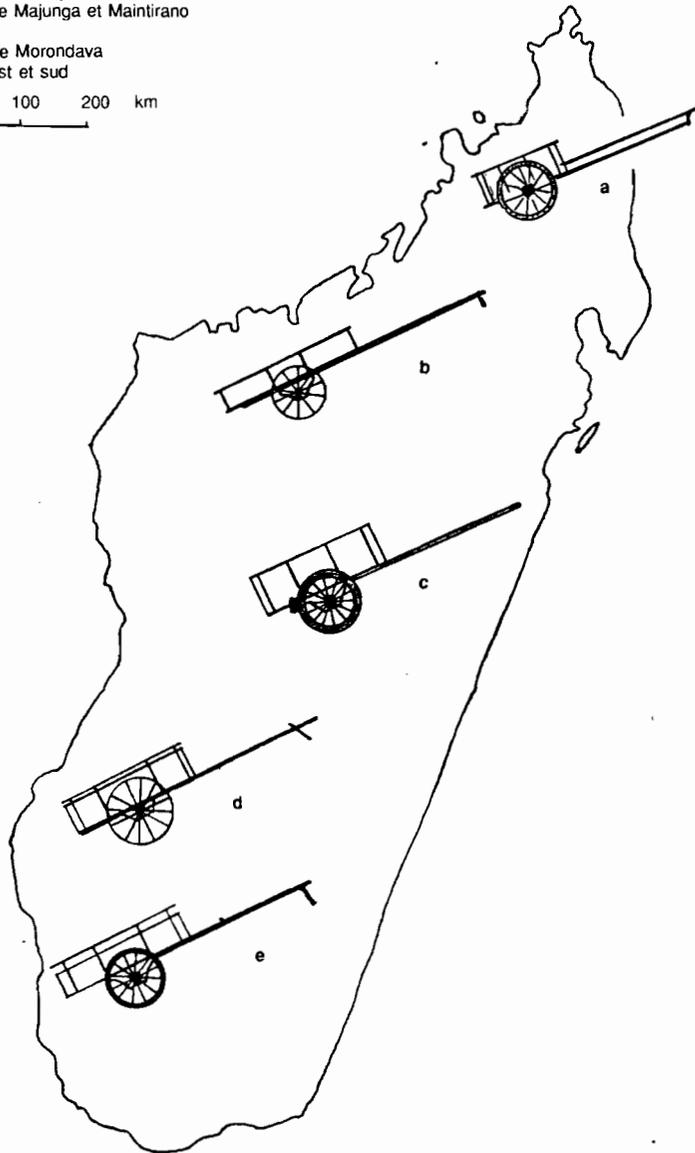
Dans le Sud (région de Toliara, pays mahafaly et tandroÿ) on passe aux charrettes à roues de bois, assemblées et cerclées d'un bandage de fer posé à chaud. La construction de ces roues exige des artisans qui dominent une technique assez complexe, mariant le travail du bois et du fer : c'est cette technique qui est l'âme même du travail du charronnage. Mais ces roues (à 12 rais, de 1 m de diamètre) gardent une silhouette frêle, et supportent une caisse légère.

¹ Qu'on voit sur des photographies anciennes, cf. note 17.

2. Quelques types de charrettes malgaches.

- a région d'Ambanja et Ambilobe
- b région de Majunga et Maintirano
- c Imerina
- d région de Morondava
- e sud-ouest et sud

0 100 200 km

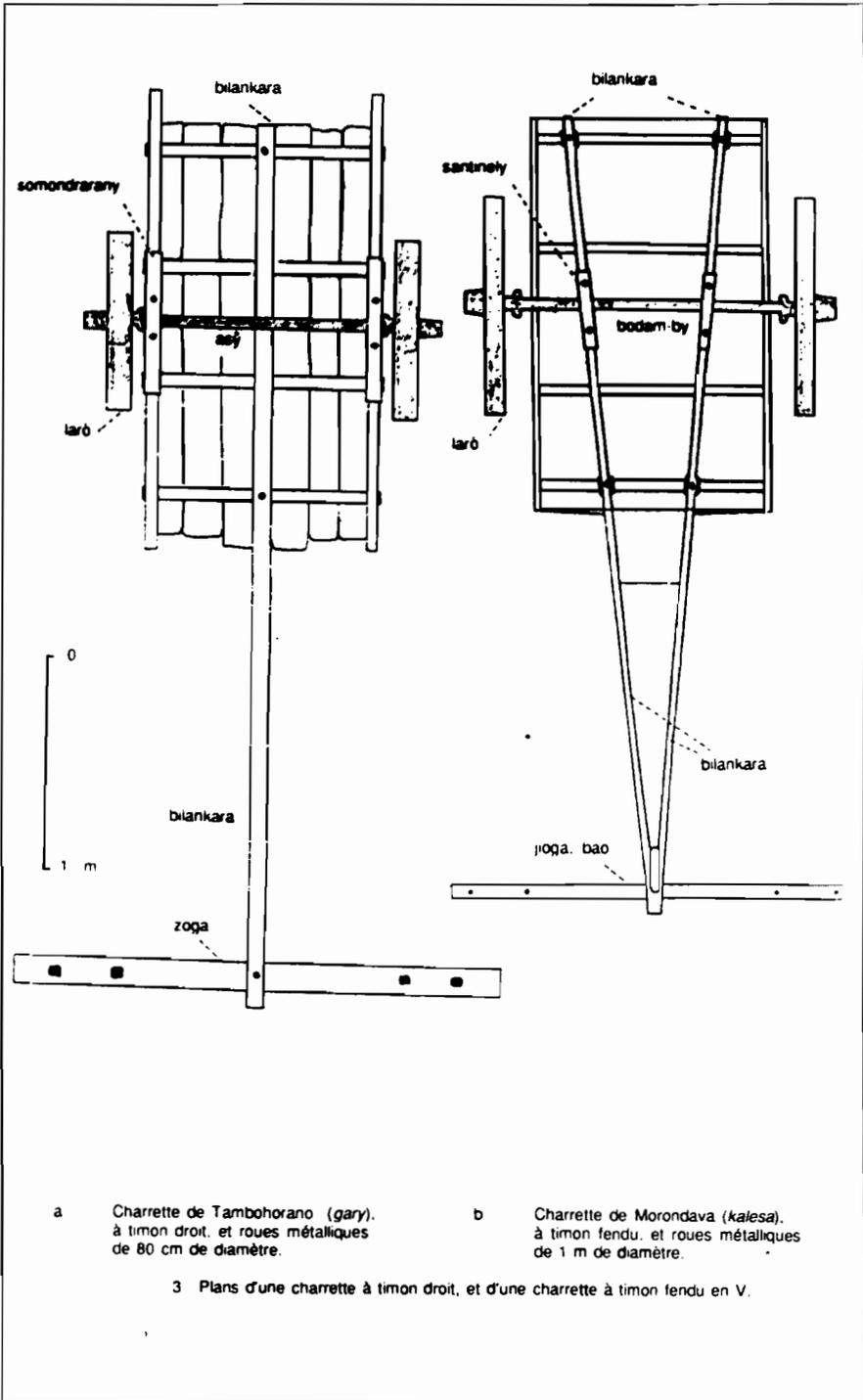


Sur les Hautes Terres (Betsileo, Imerina) et à l'Alaotra, on rencontre un type de charrette plus lourd, avec des roues de bois cerclées, mais à 14 rais, au diamètre de 1,10 ou 1,20 m en général, et dont les moyeux, rais, jantes, bandages sont beaucoup plus épais; la caisse aussi est d'une construction plus massive. Ces charrettes sont munies de freins à patins de bois, actionnés par une mécanique à vis, indispensables en relief accidenté (dans les autres types, qui n'ont pas de freins, ce sont les bêtes qui doivent retenir la charrette en descente). Parfois on ajoute une ou même deux paires de boeufs supplémentaires par devant (*davà*).

Dans le nord du pays, on a vu que les régions de Nosy Be, Ambanja et d'Ambilobe, constituent une enclave où on trouve de petites charrettes tirées par une seule bête, généralement avec des roues de bois (à 12 rais, de 1,10 m environ), ou parfois les roues de fer caractéristiques de la côte Ouest. Mais dans la partie nord du pays antankarana (région d'Añivorano), on retrouve un type de charrette voisin de celui du Sud, et de plus souvent attelé de deux ou même trois paires de boeufs.

Les différences relevées s'expliquent, au moins en partie, par l'adaptation à des conditions naturelles et à des modes d'utilisation distincts : les lourds véhicules des Hautes Terres s'enfonceraient sans doute souvent dans les sols sableux courants dans l'Ouest. D'ailleurs les charrettes légères de l'Ouest et du Sud servent à transporter non seulement les marchandises mais aussi les personnes, ce qui suppose pour atteindre une vitesse acceptable qu'on fasse courir les boeufs. Si le joug reste le même à travers tout le pays, la manière de conduire les attelages (*mandroake sarety*, *miroaka sarety*) est, elle, bien différente d'une région à l'autre : dans tout l'Ouest et le Sud les bêtes ont les naseaux percés pour laisser passer une corde (*talitoro*, *hosy an'oro*) qui sert à les guider (fig. 16), et le conducteur est toujours assis à l'avant de sa voiture, ou un prolongement du plancher de la caisse lui forme une sorte de banc. Sur les Hautes Terres, les boeufs n'ont pas toujours les naseaux percés, et on les commande à la voix. Le conducteur marche généralement à pied à côté de la charrette (du côté gauche, où se trouve la manivelle du frein). Il ne monte que de temps en temps, surtout s'il est fatigué après un long voyage (aussi le banc porte-t-il en Imerina le nom poétique de *fitoeran-kariava* "siège pour le soir").

Mais d'autres différences ne semblent guère motivées, si ce n'est sans doute par les circonstances de l'histoire de l'introduction de la charrette dans chaque région. Ainsi, on ne voit guère ce qui justifie le choix, pourtant systématique, de petites roues dans la région de Mahajanga, et de roues plus grandes dans celle de Morondava, ou encore la préférence de l'Ouest pour les roues de fer, et celle du Sud pour les roues de bois.



En fait chaque région a son modèle qui est devenu traditionnel et dont on ne s'éloigne pas, ou avec la plus grande réticence². Nous avons entendu des spécialistes du développement rural se plaindre de ce qu'il est très difficile de persuader le paysan malgache d'apporter quelque modification que ce soit à son type local de charrette, même quand ce type n'est pas fonctionnel : par exemple la caisse est trop étroite quand on a à transporter des marchandises légères mais encombrantes (comme de la paille, du charbon de bois ou du coton), et on est obligé alors de jucher par-dessus des échafaudages branlants qui compromettent l'équilibre de la voiture... Il serait facile de remédier à cet inconvénient en adoptant des hayons obliques à l'avant et à l'arrière, ou des ranchers surplombant les roues, comme cela se faisait autrefois dans beaucoup de régions d'Europe; mais personne ne veut en entendre parler³. Cet attachement aux modèles "traditionnels" est d'autant plus frappant que l'introduction de la charrette, et plus encore son adoption par la paysannerie malgache sont des faits somme toute récents.

L'introduction de la charrette

Le traitant et colon grec Lambros, dit Nicol, exploitait dans les années 1830 à Tsarahafatra près de Mananjary une plantation de canne et une usine à sucre sur un domaine qui lui avait été concédé par Radama I. Selon l'enquête de Fontoynt et Nicol⁴, qui ont disposé d'archives privées et de traditions de famille, "c'est dans cette usine que Lambros fabriqua les premières charrettes connues des Malgaches. Elles servaient pour le transport des cannes". Il est probable qu'à cette époque les autres usines à sucre de la côte est ont utilisé aussi ce moyen de transport; on sait qu'il était employé sur les plantations à la Réunion et à Mayotte. Mais ces charrettes ne pouvaient pas alors se répandre en dehors des plantations, puisqu'il n'existait nulle part de routes carrossables.⁵

² Le manque d'intérêt pour un type de charrette différent du "standard" local est bien illustré par une anecdote : quelque temps avant les pillages des commerces indiens de Tohara (mars 1987), un commerçant indien de la ville avait fait venir une charrette des Hautes Terres, qui est restée longtemps exposée devant sa boutique sans trouver d'acheteur. Pendant les émeutes, alors que toutes les marchandises et les biens indiens étaient pillés systématiquement, la charrette est restée intacte : personne à Tohara n'a voulu, même gratuitement, de ce modèle inconnu dans la région...

³ Observation contée par le R. P. de Faulanié. Antananarivo.

⁴ "Les traitants français de la côte est...", *Mém. de l'Acad. Malg.*, XXXIII, 1940, p. 27.

⁵ A Mayotte, les charrettes ont aussi été introduites pour les plantations de canne, mais jamais intégrées dans l'économie indigène. Françoise Raison nous signale une lettre non signée, adressée de Zanzibar le 25 juillet 1879 au Premier Ministre Rainilaiarivony, probablement par un missionnaire LMS qui venait de quitter Madagascar pour la Grande-Bretagne; à son passage à Mayotte il avait vu des "charrettes locales" tirées par des bœufs importés de la côte malgache voisine (ANSOM 3 Z 261). Avec l'abandon des exploitations sucrières, les charrettes ont complètement disparu à Mayotte, et sont aujourd'hui inconnues dans le pays.

A Antananarivo, des charrons nous ont affirmé que le premier à avoir enseigné aux Malgaches les techniques de la charrette avait été Jean Laborde. Cette affirmation nous a paru d'abord suspecte d'anachronisme. L'entrepreneur Français qui jouait le rôle d'"assistant technique" de Ranavalona I^{er} a introduit suffisamment d'innovations pour que la mémoire populaire lui en attribue quelques autres... Il est bien vrai que du temps de son établissement à Mantasoa, Laborde avait commencé à aménager une route d'Antananarivo à la côte Est (Mahanoro) par Mantasoa. D'après J. Chauvin⁶, qui a fait une reconnaissance du tracé de cette ancienne route, les tronçons d'Antananarivo à Mantasoa et de Mantasoa à Lohasaha (où on atteignait la vallée du Mangoro) étaient carrossables. Quels véhicules empruntaient ces tronçons ? J. Chauvin n'en est pas très sûr, puisqu'il écrit⁷:

"La largeur de la route, autant que l'importance des travaux d'art nous fait penser qu'elle n'était pas destinée à de simples filanzana ou à des maromita. Il est naturel de songer, et la tradition orale des anciens l'affirme, que des charrettes spécialement légères reliaient Mantasoa et Lohasaha."

D'ailleurs le plan de Mantasoa établi par Laborde lui-même, que reproduit J. Chauvin⁸, montre un "établissement des boeufs des charrois", près des fours à canons et de la magnanerie. L'utilisation des boeufs est confirmée aussi par un dicton sur la corvée qui fournissait les travailleurs aux entreprises de Mantasoa :

Ny biby aza manompo any Mantasoa, koa mainka ny tenan'olombelona.

"A Mantasoa les animaux [les boeufs, sans aucun doute] travaillent, à plus forte raison les gens eux-mêmes."⁹

Il est vrai que le dicton ne se rapportait pas nécessairement à des boeufs de charrette : il pouvait faire allusion aussi bien à des boeufs de portage (un mode de transport dont on sait qu'il a été très utilisé au XIX^e siècle), ou à des boeufs tirant des traîneaux (employés jusqu'à nos jours ici et là en Imerina et Betsileo sous les noms de *varambana*, *rambaramba* ou *baramba*).

⁶ Jean Laborde..., Tananarive, 1939, p. 14.

⁷ *Ibid.*, p. 15.

⁸ *Op. cit.*, plan 1.

⁹ Dicton recueilli vers 1920, enquête des professeurs de l'école régionale de Mantasoa. (Mme Gerard et autres, *Monographies de Mantasoa*,... 1921, ms. non paginé. Académie Malgache 829)

Le témoignage de Grandidier, qui a recueilli en 1869 des souvenirs de Laborde lui-même¹⁰, mentionne à la fois les boeufs de portage et les premières voitures, à propos du voyage de Ranavalona à Manerinerina, en 1845 :

“A la chasse de Magnérégnéré par Ranavalo (...) il y avait 300 boeufs portant des paquets. Quatre mille personnes faisaient le chemin. Il y avait plusieurs charrettes pour la reine qui a même été se promener avec. Elles avaient été faites à Souatsimanampiovany, avec un char à banc, par M. Laborde.”

Mais, si des charrettes ont en effet été construites aux temps de Laborde et des traitants de la côte est, il s’agissait plutôt alors de tentatives isolées, qui n’ont pas eu de suites. On sait d’ailleurs que les entreprises de Laborde se sont effondrées après son expulsion en 1857. C’est au début de la colonisation que la charrette a été réintroduite, et cette fois pour jouer un rôle économique important.

Toutefois les charrons qui revendiquent une tradition remontant à Laborde n’ont peut-être pas tort. L’un des maîtres charrons qui s’en réclamait avec insistance est issu d’une famille originaire de la région d’Amoronkay (proche de l’ancien établissement Soatsimanampiovana de Laborde, à Mantasoa). Il est possible en effet que ce soit dans des familles déjà au courant de ce genre de travail depuis le temps de Laborde qu’aient été recrutés, un demi-siècle plus tard, des ouvriers, au moment où la charrette a été réintroduite.

C’est en effet au début de la colonisation, avec la construction des routes, que commencent vraiment les transports par véhicules à roues. L’ouverture en janvier 1901 de la route de Tananarive à Tamatave a amené, explique un rapport administratif de 1902,

“une véritable révolution dans le système des transports. Le portage à dos d’homme, après avoir continué pendant quelques semaines - surtout pour l’exécution de contrats antérieurs - ne tarda pas à devenir beaucoup plus rare, puis à disparaître à peu près complètement.”

Le rapport¹¹ étudie la concurrence qui s’est alors établie, pour le transport des marchandises entre la côte Est et Tananarive,

“entre deux modes principaux : d’une part le système de traction animale par chevaux, mulets ou boeufs, d’autre part, le système de transport par voitures à bras, avec traction par les bourjanes.”

¹⁰ *Carnets manuscrits, Cahier n° 20...*, 1869, p. 1174 (Paris, Musée de l’Homme)

¹¹ “Tananarive et Région centrale... Travaux publics, commerce, industrie, agriculture et élevage” *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances*, n° spécial, 25 mai 1902, p. 10.

Et ce sont alors les voitures à bras qui se sont révélées les plus économiques : le personnel pour les tirer était facile à recruter parmi les bourjanes, ou porteurs, subitement rendus disponibles précisément par l'abandon du portage, alors qu'il était bien plus difficile d'organiser la traction animale sur de longues distances : chevaux et mulets étaient de toute façon trop rares, et pour les boeufs il aurait fallu tout un système de relais et d'approvisionnements en fourrage; en somme les animaux demandaient des soins bien plus compliqués que les hommes :

"Les transports par voitures à bras apparaissent comme beaucoup plus économiques, et on s'en rend aisément compte si l'on songe qu'arrivés à l'étape, les conducteurs indigènes remettent leur voiture aux abords de la case où ils vont chercher abri et se remettent en route le lendemain matin sans formalité ni frais d'aucune sorte."¹²

Sur la route de l'Ouest, ouverte la même année 1901, mais beaucoup plus sommairement construite, les mêmes raisons ont conduit aussi à préférer les charretons à bras aux voitures à traction animale.

Toutefois la traction animale conserva une partie du trafic. La maison Pochard et Wilson, par exemple, avait fait venir de Marseille des voitures à boeufs. Le premier convoi, de quatre voitures, chargées à 900 kg et traînées par quatre boeufs, entra à Tananarive venant de la route de l'Est le 12 janvier 1901¹³; mais la maison renonça bientôt à faire monter ces chariots à la capitale (on vient de voir pourquoi), et les remplaça par des charretons à bras, également importés de Marseille. Le système des chariots à boeufs fut maintenu pour le tronçon de Mahatsara à Beforona, où on trouvait de bons pâturages pour les bêtes.

De même la maison Tyack et Loustau-Lalanne utilisait sur la même route à la fois des charretons à bras et des grands chariots portant deux tonnes, tirés par six boeufs ou quatre mulets. Sur la route de l'Ouest, la compagnie des Mines d'or de Suberbieville faisait circuler entre Maevatanana et Tananarive des charretons à bras, à roues de fer, mais se préparait en 1902 à les remplacer par des charrettes à boeufs susceptibles de recevoir des chargements de 500 à 600 kg. Ces transformations ont permis une réduction impressionnante du prix des transports : après avoir payé près de 1200 francs la tonne les transports entre Tamatave et

¹² *Ibid*

¹³ Ce sont sans doute des chariots de ce type qu'on voit sur une photographie de 1902 de l'ancien service géographique (aujourd'hui ITM), cliché 372, album 3, n° 66. Ce cliché a été reproduit dans "Les Voies de communication à Madagascar" *Revue de Madagascar*, nouv. série, 6, 1949, n° spécial, p. 63

Tananarive quelques mois après la conquête, l'administration ne payait plus que 700 francs, puis 675 au départ de Mahatsara en 1901, et à la dernière adjudication (en 1902) 498 francs. Ces prix allaient d'ailleurs baisser encore avec l'entrée en service du chemin de fer¹⁴.

On aura remarqué au passage qu'à l'époque la côte Est paraissait convenir mieux aux transports par charrette que les Hautes Terres, ce qui est l'inverse de ce qu'on voit aujourd'hui.

Les voitures à boeufs des maisons de commerce dont on vient de parler avaient d'abord été achetées toutes faites en France. Mais la maison Tyack et Lalanne avait ses ateliers de réparation : "forge, maréchalerie, bourrellerie, menuiserie et charronnage"¹⁵. Et dans le même temps on pensait déjà à une fabrication sur place. Dès 1897 Gallieni avait commandé à Bouts, un Français établi à Tananarive dans les derniers temps de la monarchie et qui avait exécuté divers travaux comme "ingénieur du gouvernement malgache", mille charrettes à boeufs, dont les bandages et autres parties métalliques furent tirées de l'acier de vieux fusils provenant des arsenaux royaux.

Dans son étude sur Bouts, C. Mantaux¹⁶ explique que :

"ce type de charrette a d'ailleurs peu évolué depuis, et le modèle actuel bien connu des Tananariviens est assez semblable au modèle primitif. Le modèle d'origine a donné lieu à une industrie du charronnage typiquement malgache (...) Le gabarit de ces charrettes sera tiré des fameuses voitures Lefèvre du corps expéditionnaire; l'empattement et le diamètre des roues sera le même. Et aujourd'hui, ces charrettes malgaches sont toujours des copies du prototype Bouts."

Mais C. Mantaux publie aussi une photographie (p. 40), extraite de la collection personnelle de Bouts, où on peut voir une de ces charrettes. Il est difficile d'y reconnaître le prototype dont les charrettes actuelles seraient la copie : les brancards y sont reliés à la caisse par des ligatures métalliques, au lieu d'être (comme dans toutes les charrettes malgaches actuelles à brancards) le prolongement des longerons ; quant aux roues,

¹⁴ *Ibid.*, p. 11-12

¹⁵ Toujours selon le même rapport, p. 11-12

¹⁶ "11 p Français sous la monarchie hova", *Revue de Madagascar*, nouv. série, 31, 1965, p. 38.



elles ont un diamètre bien plus grand que celui des roues de charrettes malgaches d'aujourd'hui, et plus grand aussi par conséquent que celui des fameuses voitures Lefebvre, qui avaient des roues de 1,20 m¹⁷.

Bouts n'a d'ailleurs pas été le seul à entreprendre la construction des charrettes. Les premiers *Annuaire*s édités par le gouvernement général, qui comportent des listes de "colons", ou d'"Européens et assimilés", listes qui indiquent généralement les professions, permettent de suivre l'installation à Madagascar de charrons, qui étaient le plus souvent des Français.

En 1899 on n'en rencontre que deux, l'un installé dans la province de Diégo-Suarez, et l'autre dans le cercle d'Anjozorobe, tous deux Français. En 1904 on en compte quinze, dont treize établis le long de l'axe Tananarive-Tamatave ou sur les Hautes Terres. En 1914 on en recense vingt, répartis dans plusieurs régions du pays, de Fort-Dauphin à Majunga et Antsirane (mais les charrons semblent avoir alors délaissé l'axe Tananarive-Tamatave, une conséquence probablement de l'ouverture du chemin de fer).

La répartition des charretiers et entrepreneurs de charroi en 1914 est intéressante aussi : on en compte 94, dont 49 dans la seule région de Majunga. Du point de vue de la nationalité, si les charrons étaient surtout des Français, les charretiers sont en grosse majorité (68 sur 94) des "sujets anglais" (c'est-à-dire des Indiens)¹⁸ (voir fig. 4, 5 et 6).

Ces évolutions n'ont d'ailleurs pas échappé aux rédacteurs des *Annuaire*s, très attentifs aux questions économiques : au sujet du charroimage et de la carrosserie, l'*Annuaire* de 1904 note :

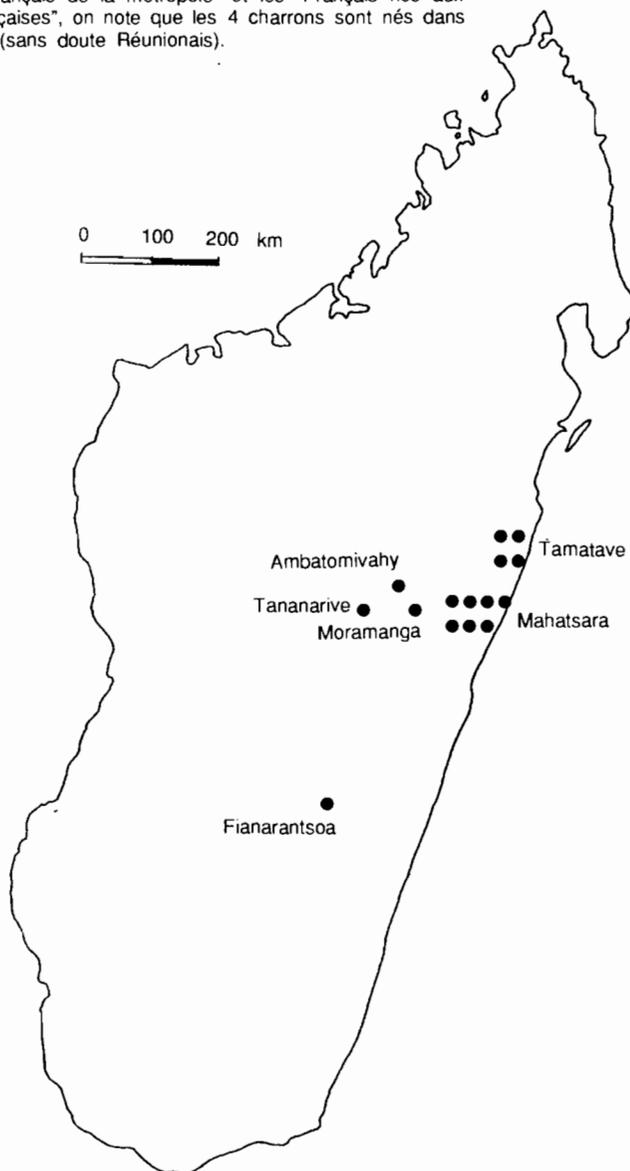
¹⁷ L'idée que la charrette malgache est en quelque sorte issue de la voiture Lefebvre utilisée par les troupes de l'expédition de 1895 a été plusieurs fois avancée, par des Européens. C'est peu vraisemblable. La voiture Lefebvre n'était pas une charrette mais plutôt une petite benne métallique, très basse (après les nombreux déboires auxquels son utilisation a donné lieu, la plaisanterie militaire de rigueur était de dire qu'au moins elle pourrait toujours servir de baignoire aux colons...). A ses brancards on pouvait atteler indifféremment un mulet, un boeuf, ou... un homme (H. Galli, *La Guerre à Madagascar*, p. 555-556, qui cite la *Revue du Cercle Militaire* du 6 mars 1895). Tout au plus peut-on penser que l'adoption pour les charrettes malgaches de roues de fer (qui remonte comme on l'a vu aux premières charrettes de la compagnie de Suberbieville) a pu être influencée par la voiture Lefebvre. Photographie d'un convoi de voitures Lefebvre en 1898 : FIM cliché 229, album 3, n° 149.

¹⁸ Dépouillement de l'*Annuaire de Madagascar et Dependances* pour 1899 et de l'*Annuaire General*... pour 1904 et 1914. Naturellement les indications obtenues ne sont pas exhaustives; des artisans qui fabriquaient des charrettes pouvaient être recensés comme forgerons, menuisiers, etc. (ainsi L. Bouts en 1899 figure bien sur la liste de Tananarive, mais comme "ingénieur"); c'est sans aucun doute ce qui explique qu'en 1914 on ne recense plus aucun charron dans la région de Tananarive. Mais les répartitions restent révélatrices d'une tendance.

4. Charrons en 1904.

"Européens et assimilés" figurant comme charrons dans le *Guide-Annuaire de Madagascar et Dépendances. 1904*.

Chaque signe représente un charron. Les charrons étaient tous des Français. A Tamatave, où le *Guide-Annuaire* fait la distinction entre les "Français de la métropole" et les "Français nés aux colonies françaises", on note que les 4 charrons sont nés dans les colonies (sans doute Réunionnais).



"Ces industries n'existaient pas dans l'île avant la conquête et, à l'heure présente, elles sont encore à l'état naissant. L'ouverture des routes de l'Est et de l'Ouest, aux premiers mois de 1901 et les transports par véhicules qui en ont été la conséquence immédiate, ont provoqué *l'établissement en divers lieux de charrons et forgerons qui n'ont pas eu à regretter de se trouver sur place au moment favorable.*"¹⁹

L'administration a, dans les premières années de la colonisation, favorisé la diffusion de la charrette. Par exemple, dans un rapport du 12 janvier 1904, le lieutenant-colonel Toquenue qui commandait le cercle de Maintirano, abordant l'"action économique", écrit :

"Pour faire gravir l'échelon qui consiste à passer du travail à bras et du transport à dos d'homme au travail par instruments et au moyen d'animaux, le Cercle s'est préoccupé depuis plus d'un an de dresser des boeufs aux charrettes; la réussite est facile. Des voitures sont confiées à des particuliers et ont roulé. Pour la charrue le dressage a été plus difficile (...). Une section de l'École professionnelle va donner des leçons. Le Cercle n'a pas encore réussi à fabriquer une charrue type à bon marché; il n'a pas encore trouvé de bois pouvant fournir des roues pleines pour charrettes.

Le but serait de munir chaque village d'une charrette, une charrue, une herse, dont l'École ferait l'avance au fur et à mesure, jusqu'à ce que l'élan fût donné. Des pistes charretières ont été faites (...).

L'école professionnelle a un bon forgeron maréchal-ferrant indigène et 3 élèves."²⁰

On aura remarqué que l'officier pense à utiliser des roues pleines. Cette solution de facilité évite le recours aux roues métalliques, coûteuses, qu'il fallait importer, ou aux roues de bois assemblées qui exigent un artisan bien formé. La roue pleine est de fait utilisée jusqu'à présent - plutôt dans des zones marginales nous semble-t-il (nous en avons rencontré par exemple quelques-unes dans les villages de la région du lac Ihotry au sud de Morombe, avec des roues qui sont de simples rondelles taillées dans un gros tronc, et un essieu également en bois²¹).

¹⁹ P. 741, souligné par nous.

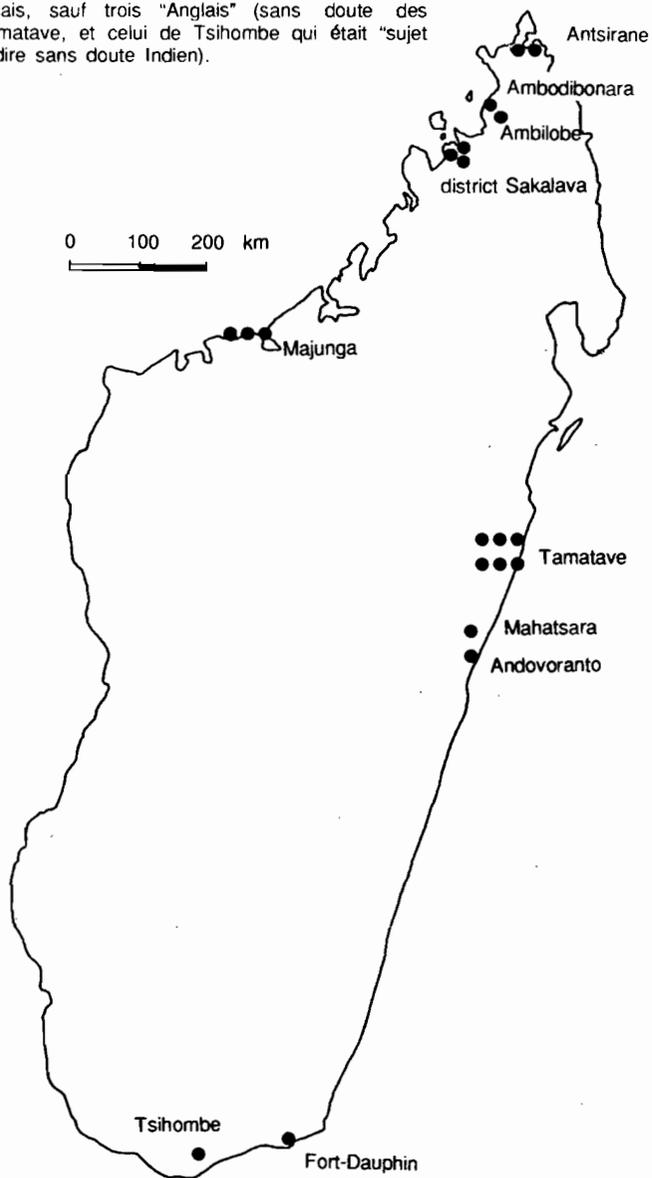
²⁰ ARDM D 459

²¹ La charrette à roues pleines, loin d'être une forme primitive, est le résultat d'une dégradation de la technique, causée par la pauvreté ou par l'éloignement des centres d'artisanat; on voit encore des charrettes à roues pleines dans la région de transition entre les Hautes Terres et les plaines de l'Ouest. Nous en avons rencontré sur la route entre Ambatofinandrahana et Malaimbandy, et aussi sur celle de Betafo à Miandrivazo. Dans cette dernière région (environs d'Ambatotsipihina) nous avons vu également - à côté du modèle usuel de la région d'Antsirabe voisine - quelques charrettes basses *boridua* à roues de bois à quatre rayons.

5. Charrons en 1914.

"Européens et assimilés" figurant comme charrons dans l'*Annuaire de Madagascar et Dépendances, 1914*.

Chaque signe représente un charron. Les charrons étaient tous des Français, sauf trois "Anglais" (sans doute des Mauriciens) à Tamatave, et celui de Tsihombe qui était "sujet anglais" (c'est-à-dire sans doute Indien).



La diffusion de la charrette et son adoption par l'économie paysanne

Deux points surtout nous paraissent à retenir de l'exposé qui précède : d'une part, en quelques années, de 1897 à 1914, l'installation de charrons a fait connaître les techniques de la charrette presque simultanément dans toutes les régions du pays. Il n'y a pas eu adoption d'abord dans une région puis diffusion dans les autres. Bien que les solutions adoptées aient été partout très proches (petite charrette à deux roues, avec caisse étroite aux parois verticales), des variantes locales ont dû apparaître dès cette période. Sans doute sont-elles à l'origine des différents types régionaux de charrettes que nous connaissons actuellement : déjà en 1902 les charrettes de Tananarive ont des roues de bois, et celles de Maevatanana des roues de fer, comme aujourd'hui²².

D'autre part, à cette époque les charrettes appartiennent à l'économie coloniale. Elles servent aux transports des marchandises de commerce, sur de grandes distances, des ports aux principaux centres de colonisation; elles sont propriétés de compagnies, de colons et commerçants. Quand et comment ont-elles été adoptées par la population malgache, et utilisées pour les besoins de l'économie paysanne ? On peut saisir cette évolution à travers des sources iconographiques (photographies anciennes) et des sources orales (histoires de familles de charrons et de charretiers). Nous avons pu faire seulement quelques sondages, qu'il serait intéressant de prolonger par des enquêtes approfondies d'histoire locale. Voyons ici deux cas :

A Tsihombe, plusieurs familles de charrons, originaires des Hautes Terres, sont installées depuis deux ou trois générations (depuis les années 20). Elles se souviennent que, à l'origine, les charrettes étaient employées par les commerçants et petits colons merina et betsileo, alors nombreux (Tsihombe avait été surnommé "le petit Tananarive"). Le type de charrette en usage était celui des Hautes Terres. En particulier, les anciens se souviennent parfaitement que le mode de conduite de la charrette était celui qu'on trouve encore sur les Hautes Terres : les boeufs conduits à la voix par le charretier marchant à pied. L'adoption de la charrette par la population originaire tandroy est plus récente : elle aurait commencé vers les années 40, et serait une conséquence des idées nouvelles rapportées au pays par les premiers Tandroy migrants dans le Sud-Ouest.

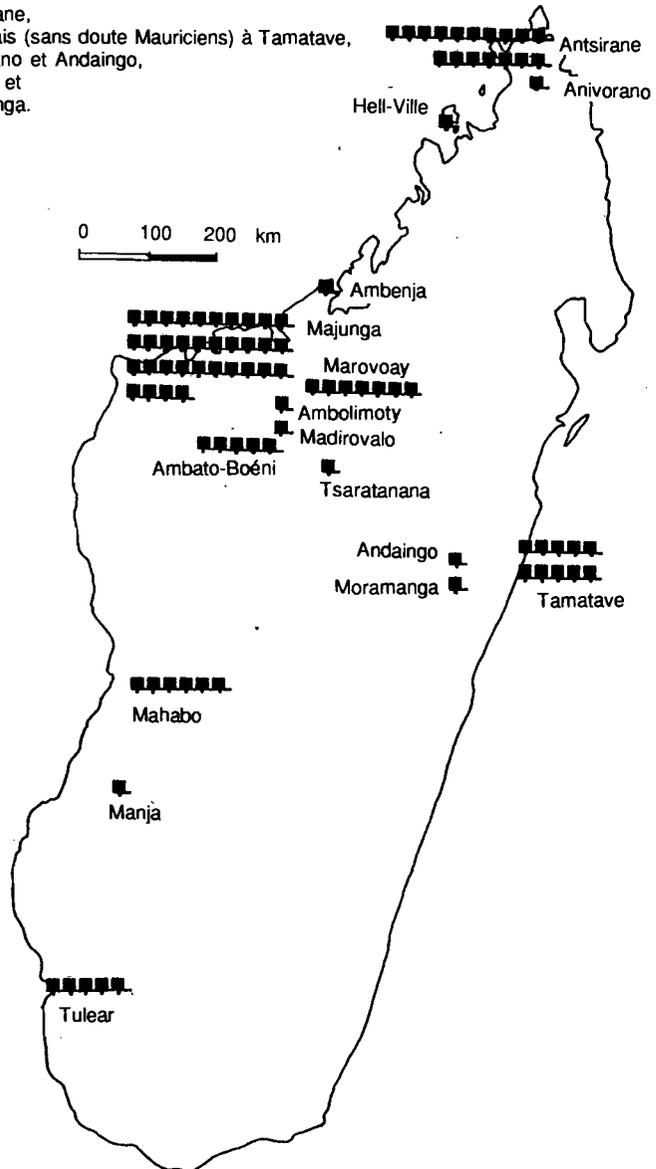
²² Et dès 1901 le modèle de charrette actuel était déjà en usage à Nosy Be (ANSOM, fonds Galien 44 PA 21, photo sans numéro)

6. Charretiers et entrepreneurs de charroi en 1914.

"Européens et assimilés" figurant comme charretiers ou entrepreneurs de transport dans l'*Annuaire de Madagascar et Dépendances. 1914*.

Chaque signe représente un charretier ou un entrepreneur de transport. Il s'agit en général de "sujets anglais" (= Indiens), sauf :

- 10 Français à Antsirane,
- 7 Français et 3 Anglais (sans doute Mauriciens) à Tamatave,
- 2 Français à Anivorano et Andaingo,
- 3 Arabes à Majunga, et
- 1 Chinois à Moramanga.



Alors que la clientèle tandroy commençait à s'intéresser aux charrettes, il se trouve que pour d'autres raisons les petits colons des Hautes Terres quittaient le pays; mais les familles de charrons, dont l'artisanat restait fort demandé, sont restées. Mais, avec ce changement de clientèle, le type des charrettes commandées a changé aussi, et on est passé à un modèle très proche de celui de la région de Toliara. La conduite se fait maintenant selon le système de l'Ouest : les boeufs sont dirigés grâce à une corde passée dans les naseaux, et le charretier est dorénavant assis sur son siège, et non plus à pied. Cependant, si le type de charrette a ainsi rejoint celui du Sud-Ouest, les artisans de Tsihombe ont conservé certains procédés techniques plus perfectionnés, toujours en usage sur les Hautes Terres, et qui contrastent avec les procédés plus frustes des charrons de la région de Toliara.

Ainsi les charrons de Tsihombe, comme ceux d'Ivoamba près de Fianarantsoa, façonnent-ils les moyeux au tour (*mamaofy moe*) et utilisent-ils pour cela un tour actionné par une grande roue de bois et une courroie (fig. 7 et 8) alors que ceux de la région de Toliara se contentent de sculpter les moyeux à la hachette, procédé qui demande bien plus de temps et ne permet pas, malgré leur grande habileté, d'obtenir des moyeux aussi parfaitement ronds...

On trouve aussi à Tsihombe, comme chez plusieurs charrons des Hautes Terres, au lieu du soufflet de forge malgache à pistons de type indonésien, le soufflet de forge français traditionnel à clapets, avec ses deux poches de cuir pliées entre des bajoues de bois. Le charron qui en est propriétaire se souvient encore qu'il a été acheté dans l'atelier d'un ancien artisan français de Fort-Dauphin.

Le deuxième exemple concerne l'usage de la charrette sur les Hautes Terres. Notre enquête nous a conduits, sur les pas de J. Moussy, auteur d'une étude sur *les Artisans ruraux du Betsileo* (1976), à Ivoamba, près de Fianarantsoa. Ce village, situé sur le trajet de l'ancienne grand-route, a depuis longtemps la spécialité du travail de la charrette : il y existe encore quatre ateliers, dont le principal a pris la succession en 1928 d'un Français, A. Haran, installé à Fianarantsoa en 1903²³.

²³ Renseignement confirmé par l'*Annuaire* de 1903. Arthur Haran, entré dans l'administration coloniale en 1899, était d'abord surveillant local du service technique des postes et télégraphes, et c'est en cette qualité qu'il apparaît à Fianarantsoa en 1903.

Selon les souvenirs que nous a aimablement contés son fils Paul Haran, il était arrivé à Madagascar en 1895 comme officier du génie. A côté de son travail dans l'administration il exploitait une propriété à Ivoamba; l'atelier de charronnage a connu une grande prospérité vers 1920. C'est à cette époque que les charrettes tirées par des boeufs ont remplacé les voitures à bras pour le trafic des marchandises entre le port de Mananjary et Fianarantsoa. Vers 1928 l'atelier Haran s'étant mécanisé et transporté à Fianarantsoa, ses ouvriers ont continué à Ivoamba le charronnage artisanal.

Sur le terrain jouxtant l'atelier Haran était installée la "gare" des charrettes, qui transportaient des marchandises, notamment du riz, sur les routes de Fianarantsoa à Ikalamavony dans le Moyen Ouest, à Mananjary que les vieux charretiers appelaient encore de son ancien nom de Masindrano, et à Ihosy. Ce trafic n'a cessé que très progressivement et les histoires de familles de gens d'Ivoamba parlent encore de caravanes de charrettes vers Mananjary dans les années 50. Aujourd'hui les charrettes ne servent plus qu'à l'exploitation agricole (transport du fumier, du riz récolté) et à un commerce à petite distance (briques, charbon de bois, etc. de la campagne proche vers la ville).

A vrai dire les charrettes qui circulent aujourd'hui dans la région sont peu nombreuses, et cette activité paraît ici en déclin : l'investissement est lourd... et dangereux pour un paysan, puisqu'en achetant une charrette il se signale comme un riche, et attire ainsi l'attention des brigands. La terreur des brigands (*dahalo*) qui sévissent dans cette région depuis des années, s'attaquant non seulement au bétail mais aussi au mobilier et même à la vie des habitants, entraîne un repli sur la stricte subsistance : mieux vaut maintenant être pauvre - un enchaînement désastreux évidemment pour l'économie paysanne.

Ce déclin contraste avec la prospérité de la charrette dans la région d'Antsirabe. Certes l'ancienne "gare" des charrettes au quartier d'Ivory (Avaratsena) est aujourd'hui abandonnée; un atelier de charronnage réputé est resté auprès de l'ancien site; on nous y a parlé du temps des caravanes qui faisaient le relais avec la "gare" de Haran à Ivoamba. Mais les transports par charrette restent très importants, notamment pour les fruits et légumes qui arrivent par longues caravanes de la région du Bemaha par exemple (autour d'Alarobia, sur la Haute Manandona). La gare des charrettes s'est déplacée à Andranomandevy, de l'autre côté du marché de Sabotsy, et elle est très animée. Ici nous manquons encore d'indications sur la manière précise dont s'est faite cette intégration de la charrette dans l'économie agricole.

L'enquête d'ethno-technologie

Les limites d'une communication ne nous permettent pas d'exposer ici le détail de l'enquête entreprise sur les techniques. Les fig. 9 à 12 permettent la comparaison entre quelques types de charrettes des Hautes Terres, du Sud, de l'Ouest et du Nord. On notera que le lexique de la charrette en malgache est constitué principalement :

- d'un grand nombre de termes empruntés au français :

<i>larò, laroa</i>	"roue"
<i>asỳ, lasỳ</i>	"essieu"
<i>santinely</i>	"échantignoles"
<i>bilankara</i>	"timon, ou brancard", etc.,

- de termes malgaches qui traduisent les expressions techniques françaises correspondantes :

<i>tanamasoandro</i>	"rais (de la roue)"
<i>soky</i>	(une roue) "en hérisson", c'est-à-dire en cours d'assemblage, qui n'a pas encore ses jantes : la même métaphore qu'en français, d'un animal couvert de piquants;

- d'emprunts au vocabulaire d'autres techniques :

<i>andohalambo</i>	"ridelle de dessus" qui est un emprunt au vocabulaire de la maison,
<i>morampy</i>	"ridelles, ou ranchers" (dans la charrette de Tambohorano), qui est un emprunt au vocabulaire de la pirogue.

On trouve peu d'emprunts sûrs à d'autres langues que le français, comme le mot pour la charrette elle-même, qui est à Tambohorano *gary*, du swahili *gari* "voiture, véhicule", mot lui-même d'origine indienne ou persane.

Cette répartition du lexique semble bien confirmer les indications historiques obtenues par ailleurs, qui attribuent l'introduction de la charrette à des artisans surtout français, ou créoles. Nous n'avons pas jusqu'à présent identifié d'emprunts à des langues de l'Inde (gujarati par exemple), qui auraient permis de confirmer une influence technique de modèles indiens, ou même une introduction indépendante de la charrette à partir de modèles indiens.

Deux traits techniques pourtant pourraient être d'origine indienne : le joug malgache dès la fin du XIX^e siècle est un joug de garrot, qui rappelle des modèles souvent rencontrés en Inde²⁴. Dans son article sur Bouts, C. Mantaux affirme même explicitement qu'on n'a pas conservé "le joug de type européen du fait de sa complexité d'exécution et d'attelage" et qu'on lui a substitué "le système indien plus simple quoique moins rationnel" (p. 40). C'est possible, bien que la formule de Mantaux soit peu convaincante. Il n'y a pas en effet *un* type européen de joug, mais plusieurs, et le joug de garrot, quoique rare, a été connu et utilisé encore récemment dans plusieurs régions d'Europe²⁵. Les jougs indiens avaient pu être introduits déjà aux Mascareignes pour les charrettes de transport des cannes, et de là être adoptés à Madagascar.

D'autre part le timon fourchu en V des charrettes de Morondava pourrait aussi être une solution technique d'origine indienne (on le trouve dans des chars indiens... mais aussi sardes²⁶).

Du côté de l'outillage et des gestes de travail, l'enquête est aussi trop riche pour être rapportée en détail ici (quelques exemples, fig. 7, 8, 13 et 14). Nous avons retrouvé la plupart des techniques décrites à propos des charrons français dans les ouvrages de M. G. Marin-Darbel, et du compagnon Berry-la-Gaieté²⁷. Beaucoup de ces techniques ont été simplifiées, faute de moyens sans doute, mais on voit aussi, particulièrement dans la région de Toliara, un rapprochement des procédés du charronnage avec les techniques traditionnelles.

Dans la taille des jantes, par exemple, au lieu des nombreux outils spécialisés du charron français, scie à chantourner, plane, etc., le charron de Toliara se sert surtout de la hachette, outil universel du charpentier malgache. Les jantes sont taillées de préférence dans des bois naturellement tors, qui ont déjà quelque peu le profil qui sera celui de la

²⁴ On le voit par exemple plusieurs fois sur des photographies du Fonds Gallieni (ANSOM 44 PA 19 album "Voyage à Madagascar 1897" les vues 163 à 166 représentent le dressage des bœufs à Andohalo). Une photo témoigne même directement de l'introduction de techniques indiennes : on y voit des ouvriers indiens labourer avec une charrue en bois et un joug de garrot (44 PA 30 chemise "District de Mevatanana" photo sans numéro, ni date, mais certainement avant que Gallieni quitte Madagascar).

²⁵ Exemples en Suisse, en Italie, dans T. Duchenne, *Le Point sur les harnais...*, Paris, 1984, p. 22, 58; en Suède, dans M. J. Brunhes Delamarre, *La vie agricole et pastorale...*, Paris, 1985, p. 133; mais à vrai dire parmi les nombreux modèles figurés, ce sont bien les types d'Asie du Sud-Est qui ressemblent le plus aux jougs malgaches.

²⁶ A. G. Haudricourt, "Contribution à la géographie et à l'ethnologie de la voiture" *Revue de Géographie humaine et d'Ethnologie*, t. 1948, p. 59.

²⁷ M. G. Marin-Darbel, *Nouveau Manuel complet du Charbonnier-forgeron...*, Paris, 1923; ; Berry-la-Gaieté du Tour de France "Celle qui va disparaître" *Compagnons du Devoir*, n° 276 à 279, 1965



jante terminée : c'est la vieille technique des charpentiers de marine dans la construction des boutres et goélettes, technique elle-même connue des chantiers de boutres de l'Arabie²⁸.

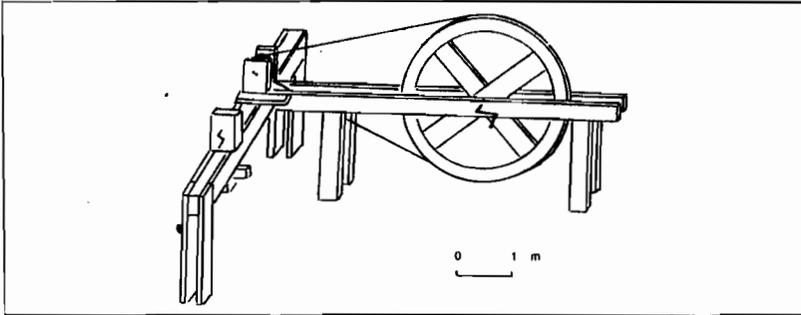
Les positions de travail elles aussi sont différentes. Les charrons de Toliara travaillent surtout assis par terre (et non debout). Ils n'utilisent pas les appareils spécialisés des charrons français pour maintenir les pièces pendant le travail : le jantier et l'évidoir (qui servent au travail des jantes), le chantier à moyeux (pour le perçage des mortaises), la selle (pour poser une roue "en hérisson"), etc., ont tous disparu de leur atelier (on les retrouve par contre chez les charrons d'Antananarivo). Et ces instruments sont remplacés... par les pieds nus de l'artisan, qui y cale solidement les pièces à façonner (fig. 17, 19). Pour le ferrage même de la roue, au lieu d'un système compliqué pour la fixer au sol au moment où on règle, à la masse, la position du fer rouge sur la roue de bois, il suffit qu'un ouvrier se tienne debout en équilibre au milieu, les pieds sur les rayons (fig. 18). Le spectacle est impressionnant car l'ouvrier est alors environné des flammes et de la fumée que produit le fer chaud "mordant" la roue de bois.

A côté des techniques du charron, l'étude a porté aussi sur le travail du charretier et l'utilisation de la charrette : dressage et conduite des boeufs, transports et leur rôle dans l'économie et la vie familiale. Ces aspects, que le cadre d'une communication ne nous permet pas d'aborder ici, témoignent de l'intégration réussie dans la culture malgache d'une technique d'origine étrangère.

Tuléar 1989-1992.



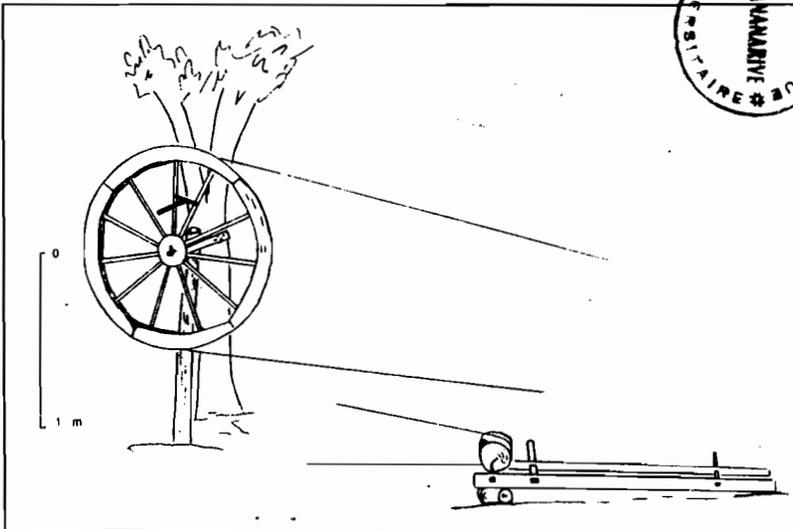
²⁸ N. J. Gueunier, "Boutres et goélettes..." *Omalysy Antio*, 25-26, 1987, p. 139.



7. Tour à moyeux, Ivoamba, pr. Fianarantsoa,
(d'apr. J. Moussy, 1976, f. 88 verso).

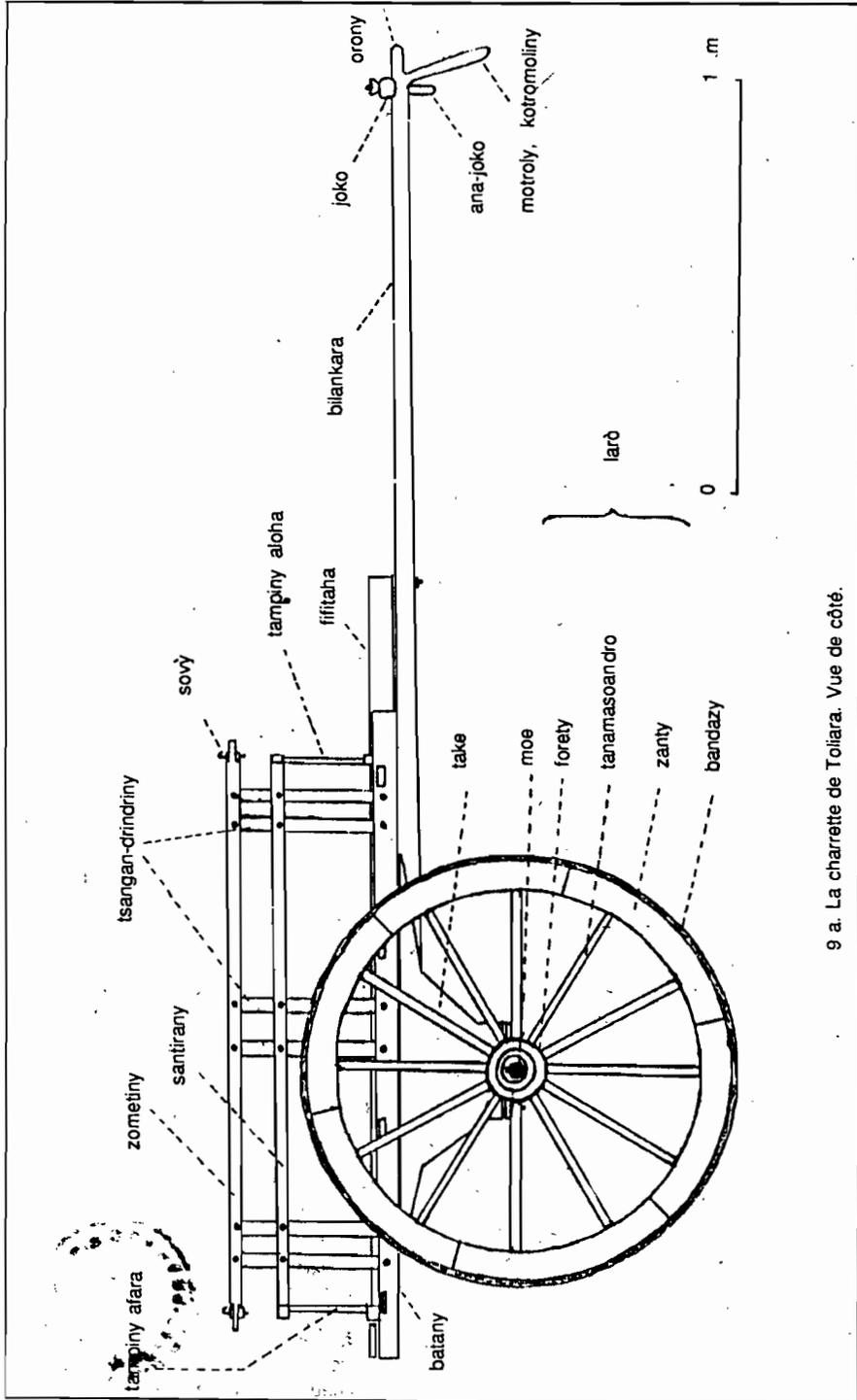
La roue formant volant est supportée par un cadre de madriers. La courroie est une simple corde, qui entraîne une poulie (cette poulie peut avoir plusieurs gorges de diamètres différents, ce qui permet de faire varier la vitesse). Le moyeu à tourner est maintenu sur le banc du tour par une griffe solidaire de l'axe de la poulie d'une part, et par une pointe serrée par une manivelle à vis sur une poupée mobile, ce qui permet de tourner des pièces de bois de différentes longueurs (dans lesquelles on fera un, ou deux moyeux).

Il faut deux ouvriers : un tourneur qui façonne le moyeu, et un aide qui actionne la manivelle du volant.

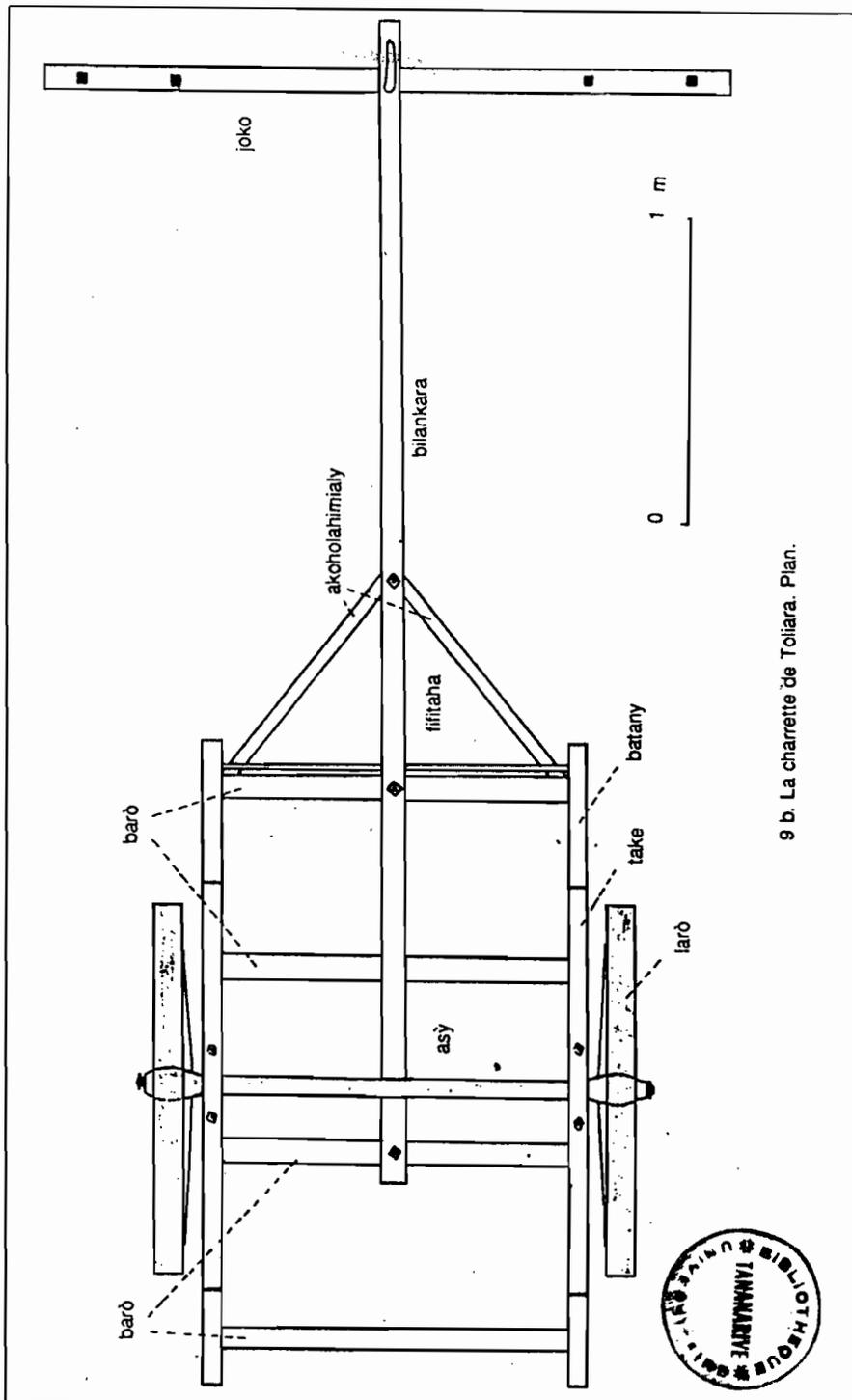


8. Tour à moyeux, Tsihombe, 1989.

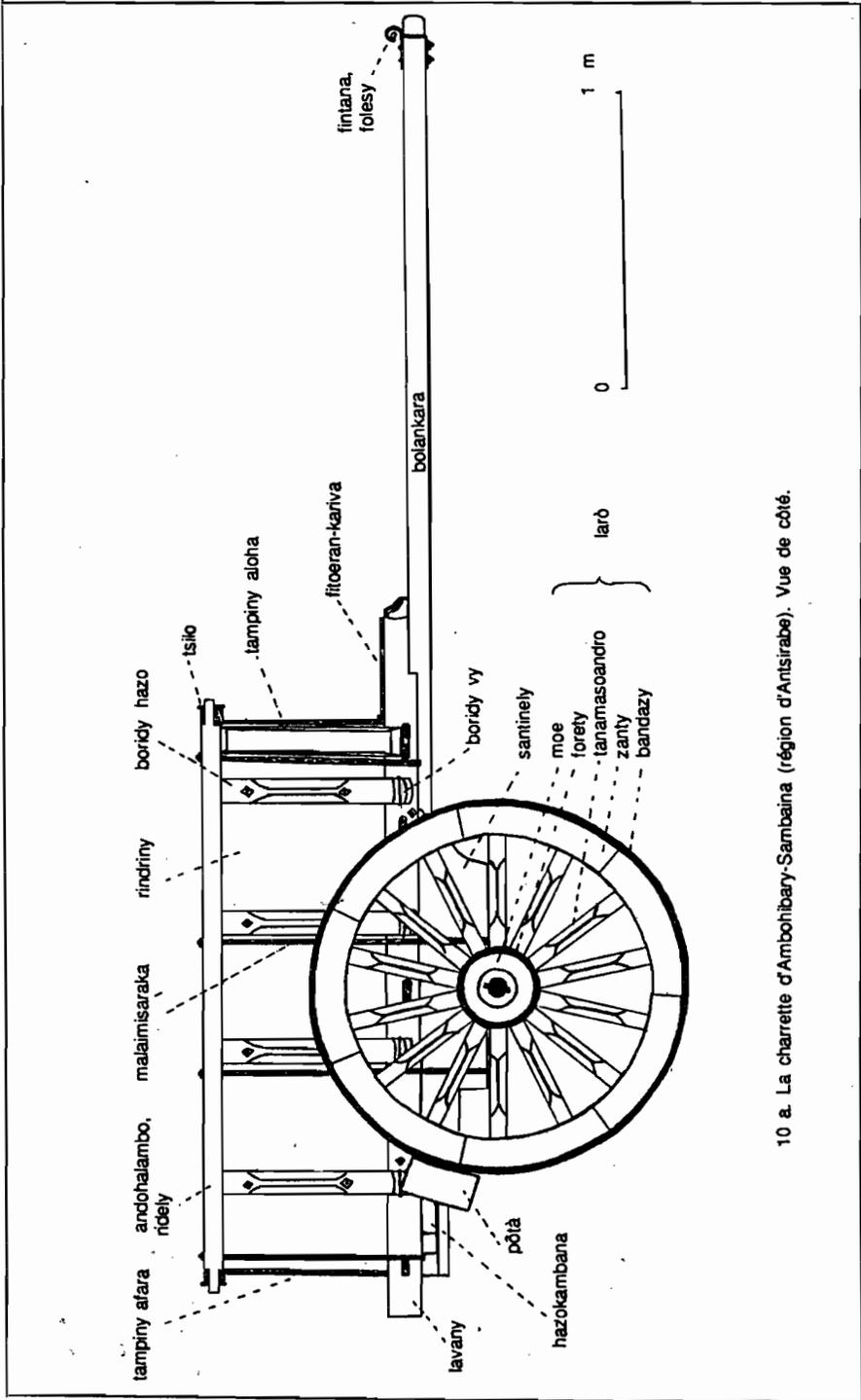
La grande roue de bois (à 11 rais), jouant le rôle de volant, est fixée sur un bâti prenant appui sur un arbre. Il n'y a pas de poulie : la courroie, en cuir de chèvre brut, entraîne directement la pièce de bois à tourner, qui est maintenue par des griffes sur un chantier réglable permettant (comme à Ivoamba) de tourner des pièces de bois de différentes longueurs, dans lesquelles on fera un, ou deux moyeux. Ce chantier est posé sur le sol; le tourneur travaille accroupi. Il faut aussi deux ouvriers.



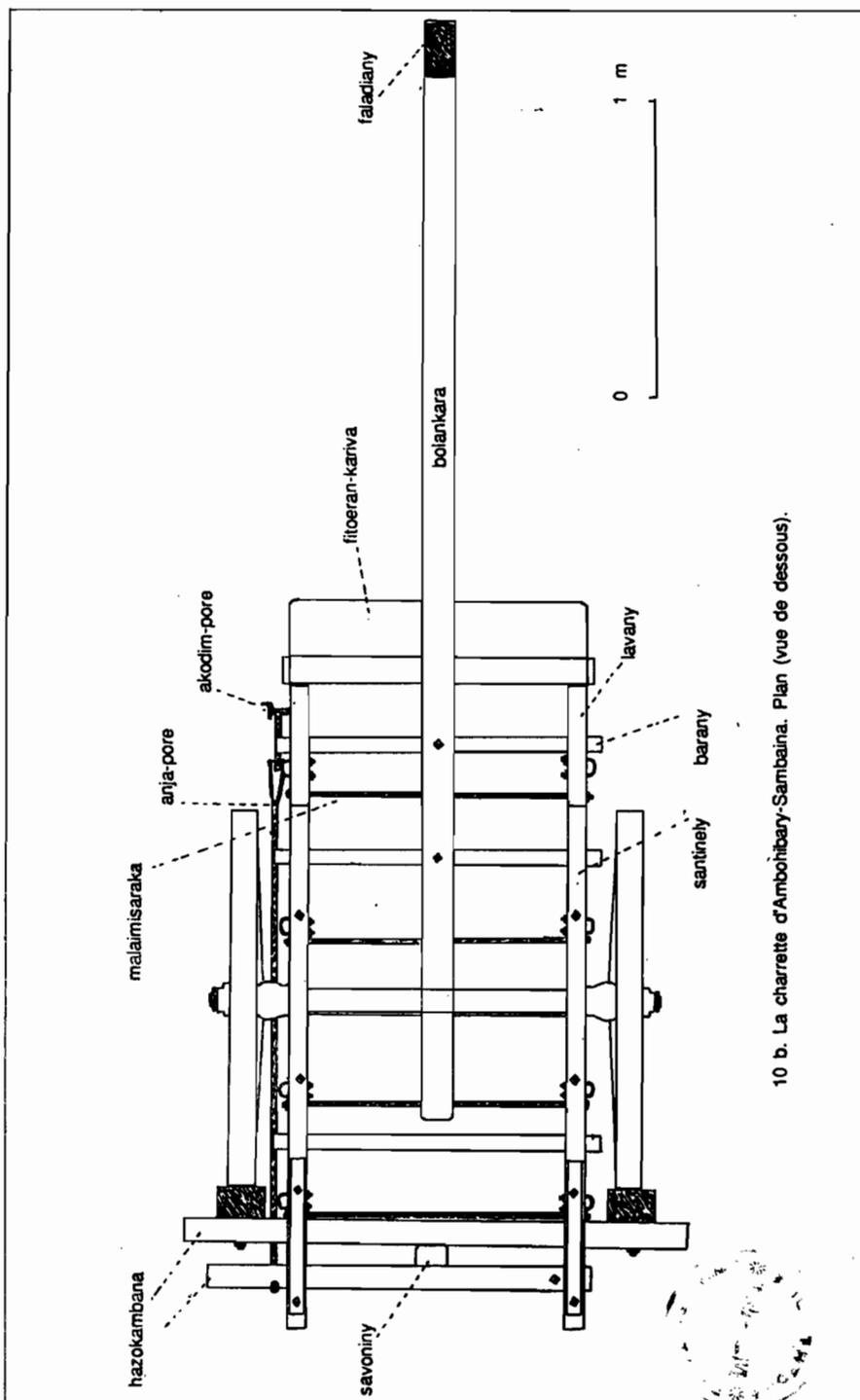
9 a. La charrette de Toliara. Vue de côté.



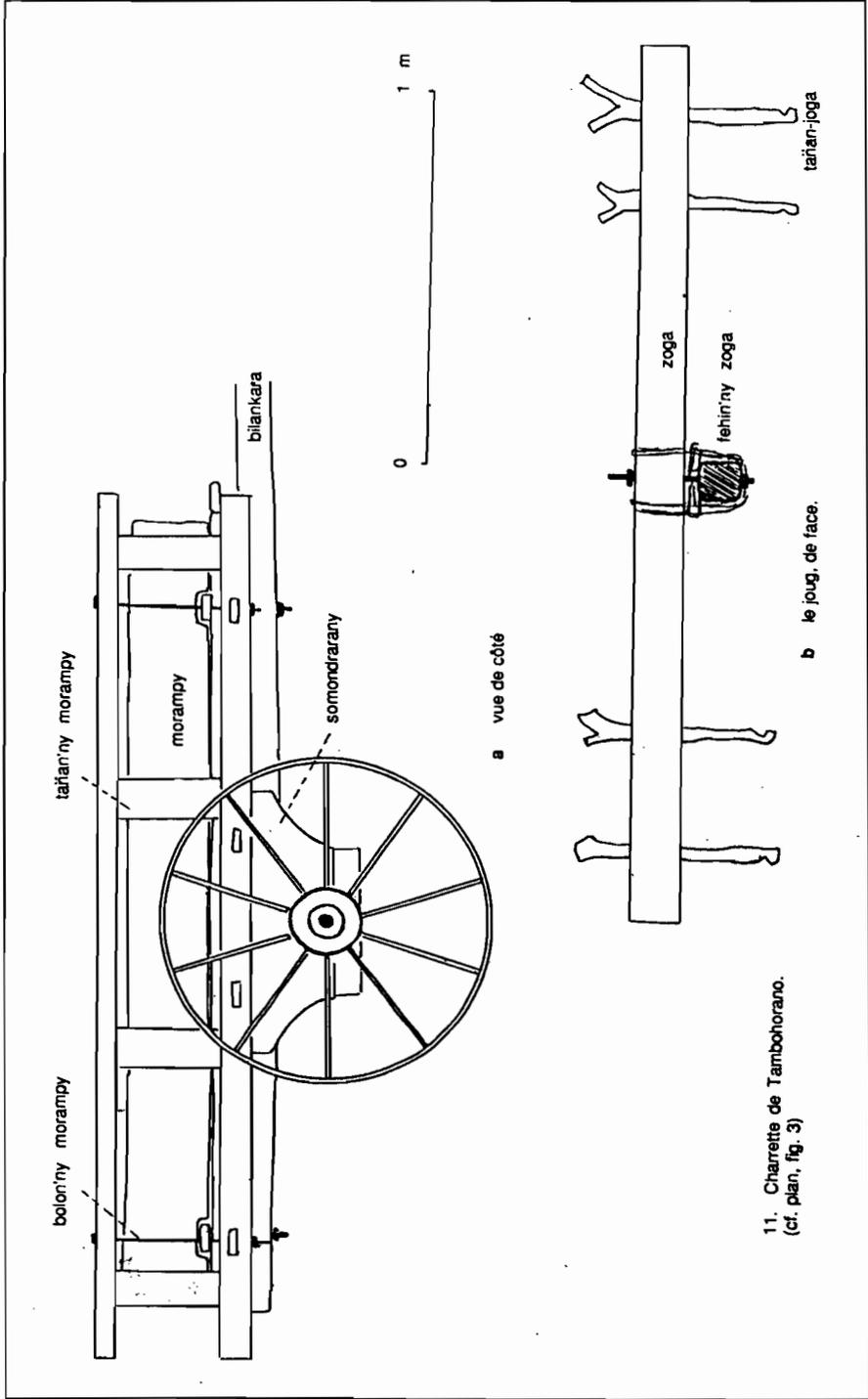
9 b. La charrette de Toliara. Plan.



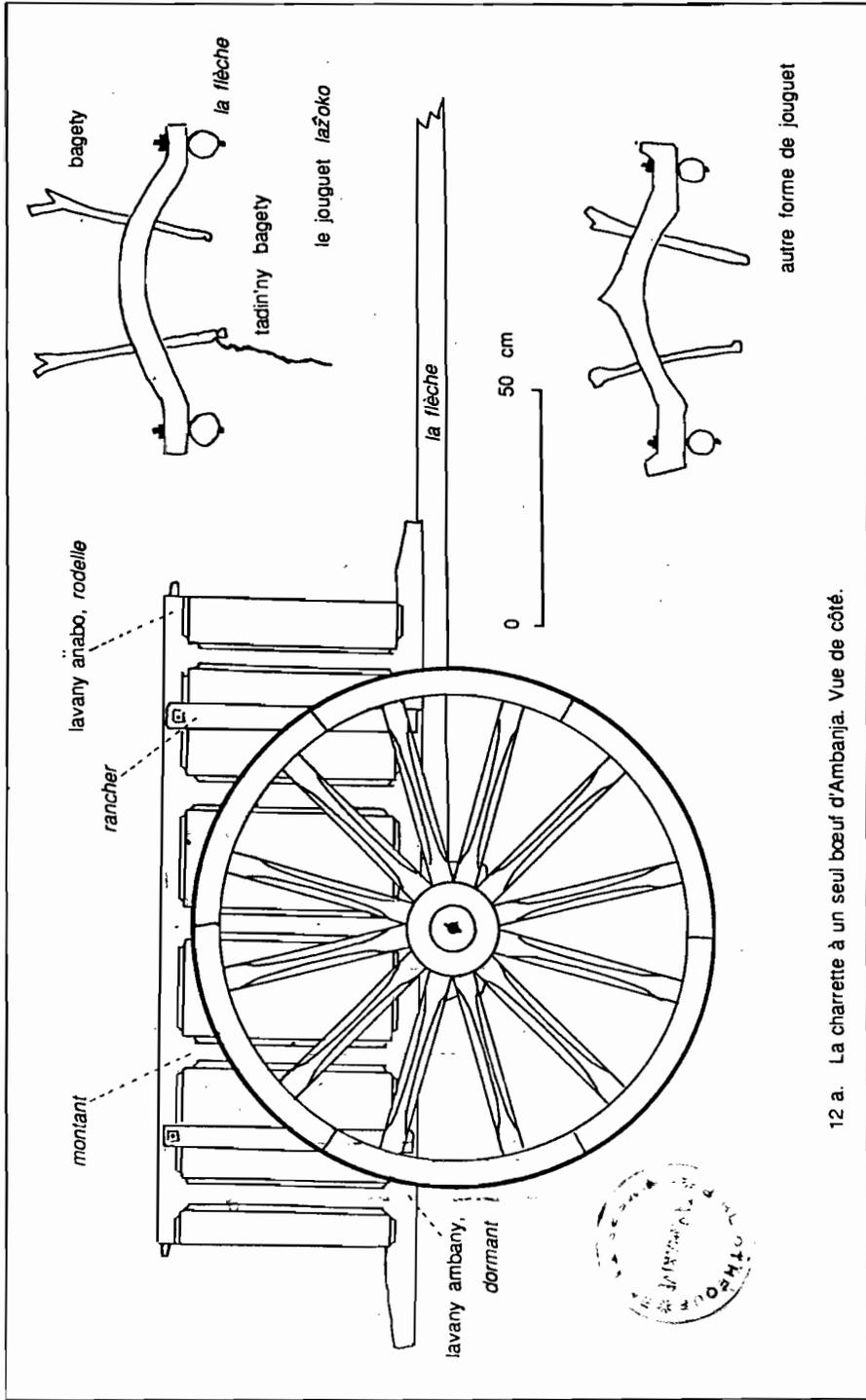
10 a. La charrette d'Ambohibary-Sambaina (région d'Antsirabe). Vue de côté.



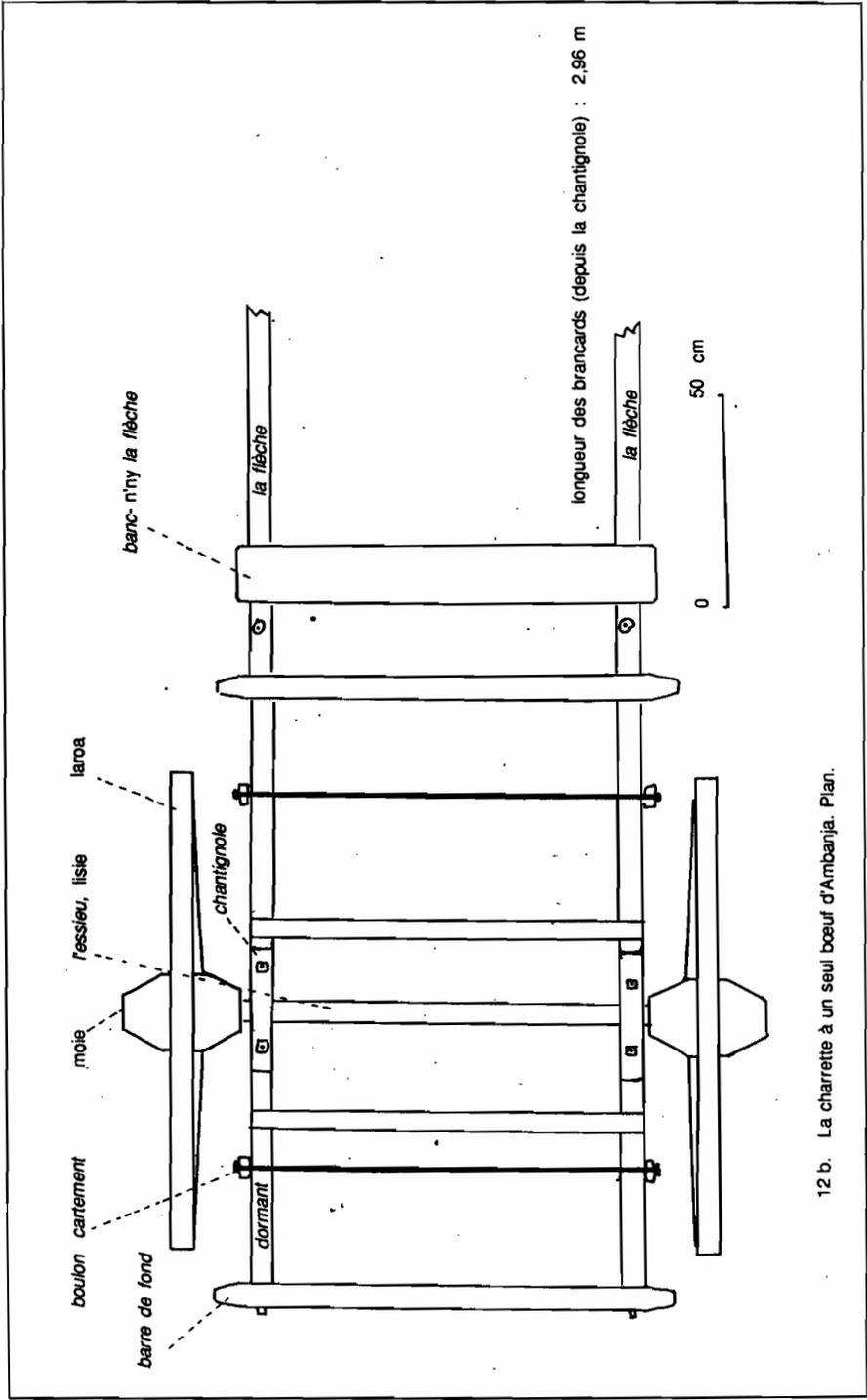
10 b. La charrette d'Ambohibary-Sambaina. Plan (vue de dessous).



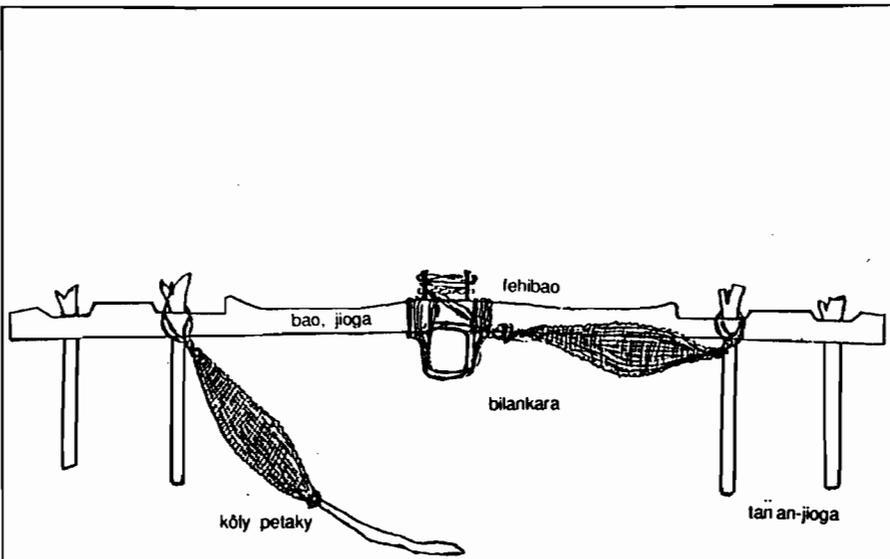
11. Charrette de Tambohorano.
(cf. plan, fig. 3)



12 a. La charrette à un seul bœuf d'Ambaranja. Vue de côté.

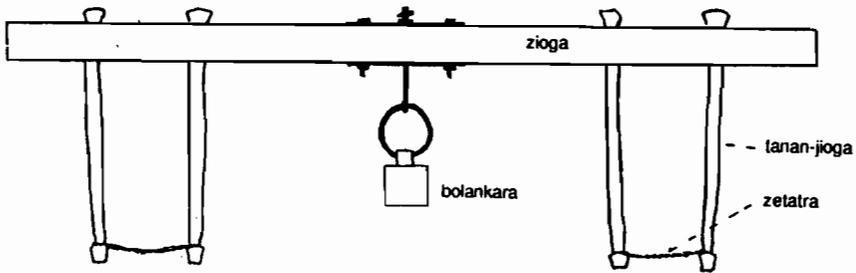


12 b. La charrette à un seul boeuf d'Ambarja. Plan.



0 20 cm

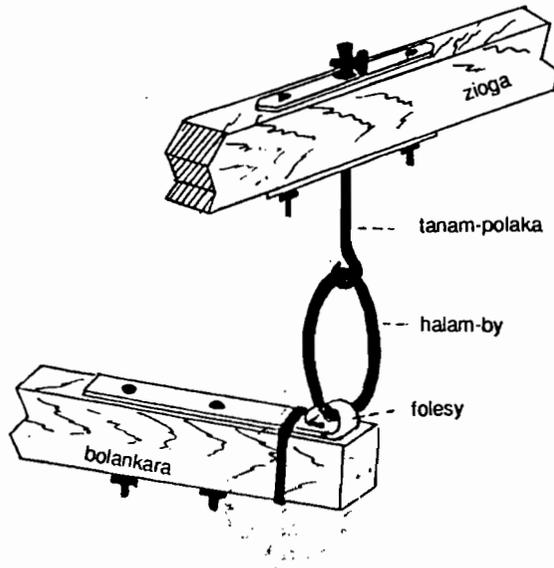
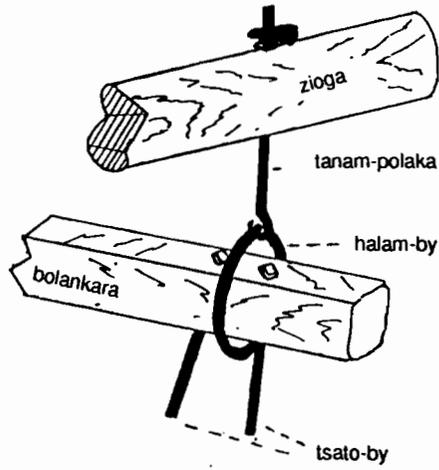
a joug de Morondava



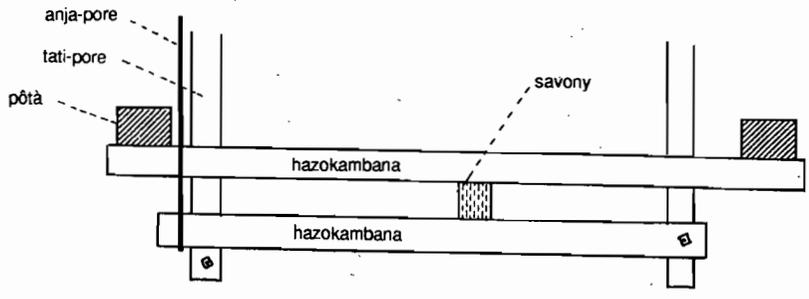
b joug des Hautes Terres

13. Jougs.

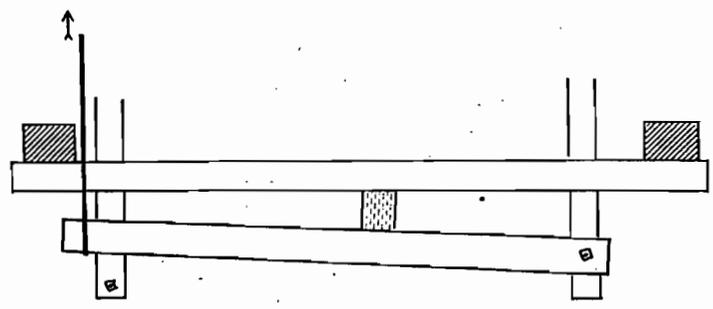




14. Systèmes d'attelage des Hautes Terres.
Deux procédés pour la liaison du joug au timon.



a freins relâchés



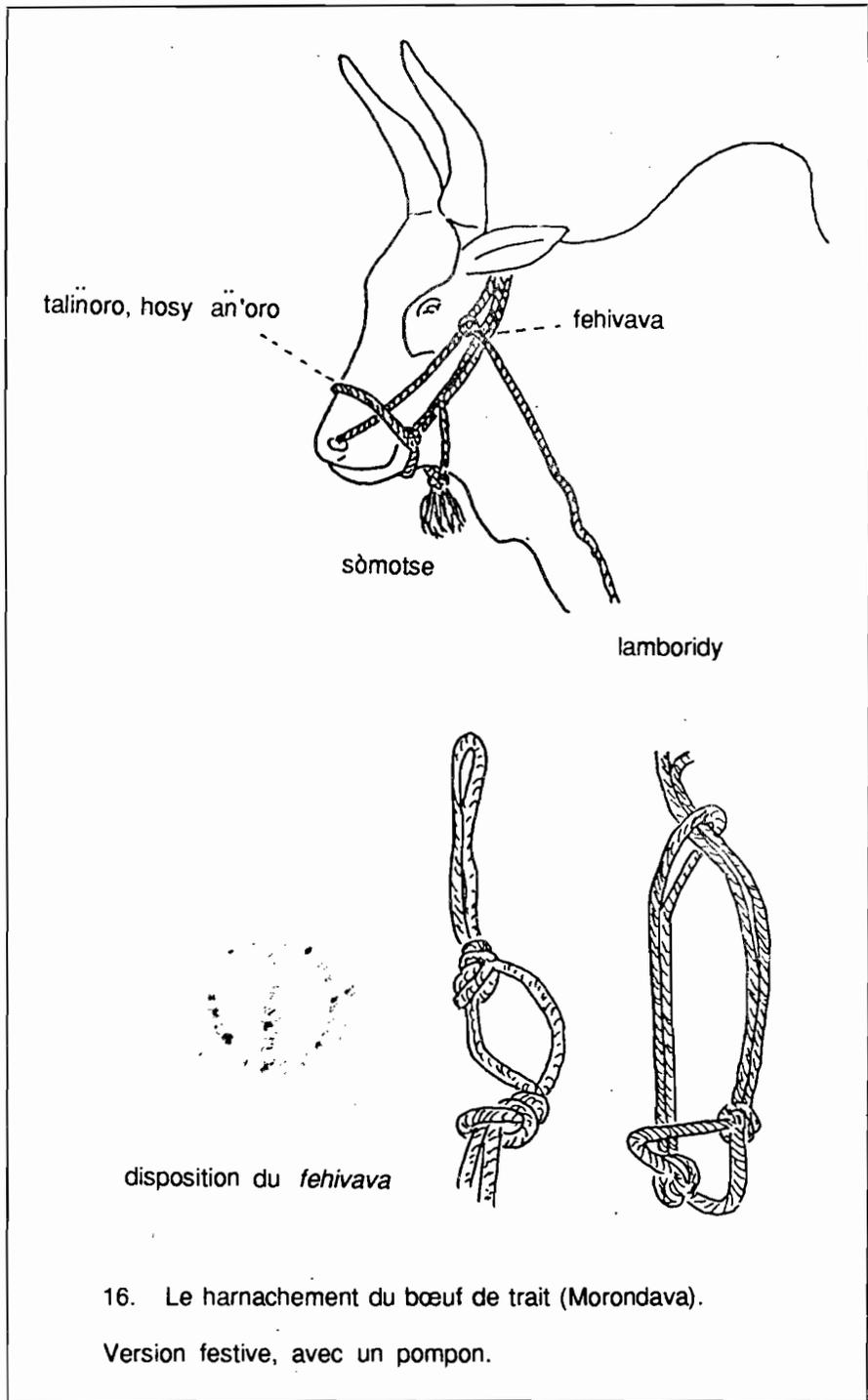
0 10 cm

b freins serrés



15. Le système de parallélisme des freins *hazokambana* (Antananarivo).

L'assemblage avec jeu du *savony* permet aux deux patins de serrer ensemble.



17. Gestes techniques.
La fabrication de la roue.
(Belalanda, pr. Toliara, 1989)

a Façonnage d'une jante à la hachette.

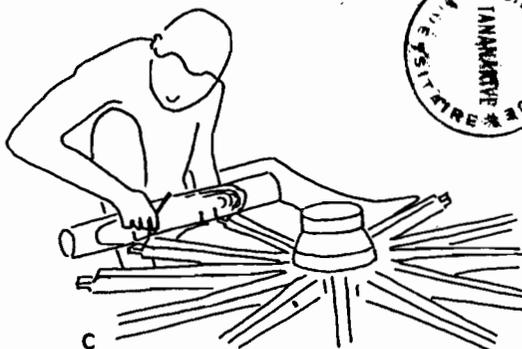


a



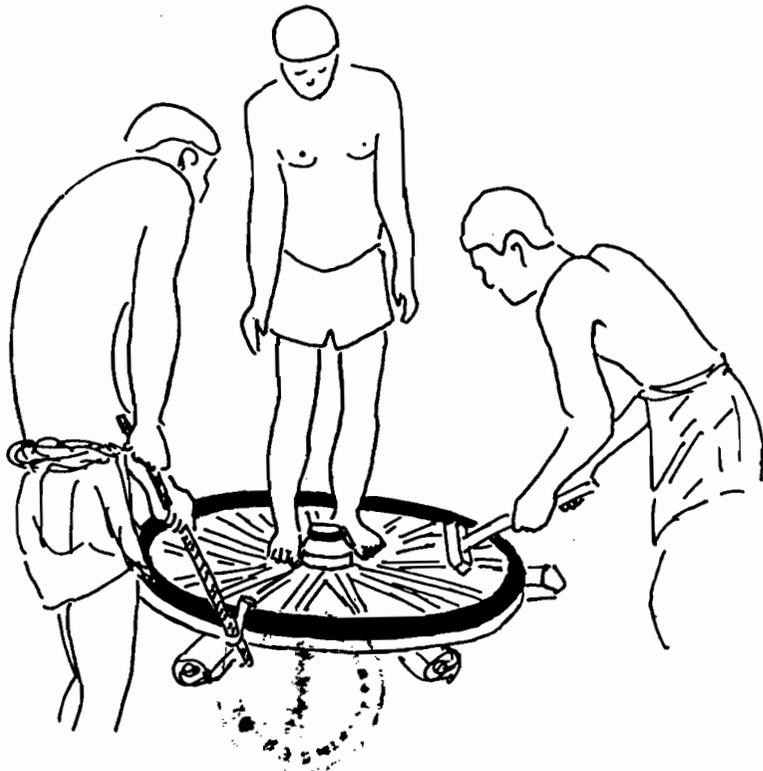
b

b, c Traçage des mortaises sur une jante. La jante étant placée en face des rais avec lesquels elle doit être assemblée, l'ouvrier trace d'abord (b) des traits qui correspondent au premier rais, puis un trait du côté intérieur du deuxième. Ensuite (c) il déplace la jante de manière à "tricher" (*mangalatsy*) pour gagner l'épaisseur d'un rais, ce qui permettra de resserrer l'assemblage de la roue.



c



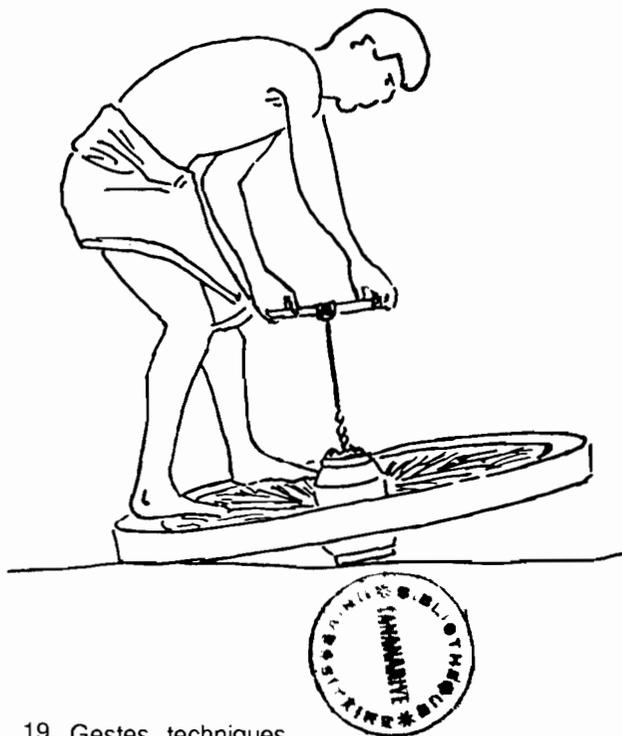


18. Gestes techniques.

La fabrication de la roue. Pose du bandage (*manery*, litt. "resserrer" la roue).

(Belanda, pr. Toliara, 1989)

Le bandage chauffé au rouge est placé sur la roue en bois, et réglé avec les tires et la masse, avant d'être refroidi avec de l'eau. La roue est posée sur des cales; l'ouvrier qui se tient debout sur les rais pèse de tout son poids pour que les coups de masse ne renversent pas la roue.



19. Gestes techniques.

La fabrication de la roue Perçage du moyeu à la tarière (*mandòake moe*) pour y ouvrir le logement de la boîte.

(Belalanda, pr. Toliara, 1989).

Le charron est debout sur la roue posée à terre; il la maintient simplement avec ses pieds: l'ouverture sera agrandie au ciseau.

REFERENCES

Annuaire de Madagascar et Dépendances. 1899. Tananarive : Imprimerie officielle, 1899, 768 p.; devenu par la suite : *Annuaire Général de Madagascar et Dépendances. 1904, 858 p.; et 1914, 745 p.*

BERRY-LA-GAIETE DU TOUR DE FRANCE

"Celle qui va disparaître" *Compagnonnage. Organe des Compagnons du Devoir*, 276, mai 1965, pp. 3-5; 277, juin 1965, pp. 7-9; 278, juil.-août 1965, pp. 3-5; 279, sept. 1965, pp. 3 et 7-8; fig., phot.

BRUNHES-DELAMARRE M. J.

La Vie agricole et pastorale dans le monde. Techniques et outils traditionnels. Paris : Joël Cuénot, 1985, 216 p., bibl., fig., phot.

CHAUVIN J.

Jean Laborde. 1805-1878. Tananarive : Imp. Moderne de l'Emyrne Pitot de la Beaujardière : 1939, 99 p., plans, cartes. (Mémoires de l'Académie malgache, XXIX).

DUCHENNE T.

Le Point sur les harnais pour la traction animale. Paris : GRET-GRDR, 1984, 109 p., fig., bibl.

FONTOYNONT M. et NICOL

Les Traitants français de la côte est de Madagascar de Ranaivalona I à Radama II. Tananarive : Impr. Mod. de l'Emyrne Pitot de la Beaujardière, 1940, 73 p., phot., fac-sim., cartes, plan. (Mémoires de l'Académie malgache, XXXIII).

GALLI H.

La Guerre à Madagascar. Histoire anecdotique des expéditions françaises à Madagascar, Paris, Garnier Frères, s.d., 2 vol., 963 et 955 p., ill., cartes, plans.

GERARD (Mme) et autres

Monographie de Mantsoa (Madagascar). Ecole Régionale de l'Imerina Centrale par Mme. Gérard, M. Gérard, directeur de l'école, Rasoamanana, Rajaonarivelo, Rapierre, Razafintsalama, professeurs, 1921, ms. non paginé, carte, plan, dessins et aquarelles. (Académie Malgache 829)

GRANDIDIER A.

Carnets manuscrits. Cahier n° 20. Notes sur Emirne et les Ovas. Le 25 septembre 1869 à Tananarive. Renseignements dus à l'obligeance de Mr. Laborde (Paris, Musée de l'Homme)

GUEUNIER N. J.

"Boutres et goélettes. La technologie de la navigation traditionnelle sur les côtes Ouest de Madagascar" *Omalysy Anio*, 25-26, 1987, p. 135-165, fig., bibl.

HAUDRICOURT A. G.

"Contribution à la géographie et à l'ethnologie de la voiture" *Revue de Géographie humaine et d'Ethnologie*, 1, 1948.

MANTAUX C. G.

"Un Français sous la monarchie hova : L. Bouts", *Revue de Madagascar*, nouv. série, 31, 1965, p. 16-40, phot.

MARIN-DARBEL M. G.

Nouveau Manuel complet du charron-forgeron, traitant de l'atelier et de l'outillage du charron Paris, Libr. Encyclopédique Roret, 1923, 443 p., fig. (réimpr. Paris, Léonce Laget, 1978).

MOUSSY J.

Artisans ruraux du Betsileo (Madagascar). S. 1. [Fianarantsoa], 1976, 173 f. mult., carte, fig. (Mémoire de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, Sciences Sociales.)

SERVICE DE L'AGRICULTURE

Ministère d'Etat chargé de l'Agriculture, *Note de synthèse concernant le parc de charrettes malgaches*. 1966, 43 p. mult., cartes, tabl.

"Tananarive et Région centrale. Province d'Ambatondrazaka (pays sihanaka et bezanozano). Travaux publics, commerce, industrie, agriculture et élevage" *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances*, n° spécial, 25 mai 1902, 63 p.

"Les voies de communication à Madagascar" *Revue de Madagascar*, nouv. série, 1949, n° spécial, 243 p., phot.

PETIT LEXIQUE MALGACHE-FRANÇAIS DE LA CHARRETTE ET DU CHARRONNAGE

On trouvera ici une liste, encore incomplète, de termes malgaches concernant les transports ruraux, la traction animale et l'art du charronnage.

Les étymologies proposées sont introduites par un tiret à la fin de l'article.

Les abréviations suivantes sont utilisées :

A	terme entendu (ou technique employée)		dans la région d'Antsirabe
Amb	"		dans la région d'Ambanja
H.T.	"		sur les Hautes Terres
Mo	"		dans la région de Morondava
Ta	"		dans la région d'Antananarivo
To	"		dans la région de Toliara
cf.	confer, comparez avec	malg.	malgache
fig.	figure	rad.	radical
fr.	français	syn.	synonyme
litt.	littéralement	v.	voyez.



MALGACHE - FRANÇAIS

A

akòdiny, ankòdiny, akodim-porè la vis de la commande du frein (Ta).
- rad. **hodina** "action de tourner".

akohalahimiàly les deux poutrelles qui servent de rebord au banc triangulaire de la charrette (To); v. fig. 9 b.
- litt. "coqs qui se battent", sans doute parce que ces deux poutrelles se rejoignent à angle aigu, évoquant les coqs qui se lancent l'un sur l'autre.

ambào planches (de la caisse; To).
- mot d'origine swahilie, surtout utilisé en charpenterie de marine.

ambàviny toute pièce creuse, percée, qui reçoit une pièce rentrante : mortaise, écrou de la vis du frein (Ta).
- rad. **vavy** "femelle".

ana-jòko les barres du joug, bâtons engagés dans les trous du joug, et qui ensèrent le cou du boeuf (To), v. à **jòko**. Cf. **bagety**.
- litt. "enfant (**anake**) de joug (**joko**)".

anakàrany planche qui vient fixer l'essieu dans l'encoche des échantignoles, grâce à deux boulons (Mo); syn. **solo take** (To), **tatin'esỳ** (Ta)

andàhiny toute pièce rentrante, comme tenon, etc. (Ta).
- rad. **lahy** "mâle".

andohalàmbo les ridelles de dessus de la charrette, aussi appelées **ridely** (Ta).
- emprunt au vocabulaire de la maison.

anja-porè, lava-porè la tringle de la mécanique du frein (Ta).
- **anjaka** "barre de métal" ou **lavany** "pièce en longueur" + **fore** "frein".

aro-pòtaka garde-boue (au-dessus de la sortie de l'essieu entre la roue et l'échantignole); il sert à empêcher l'infiltration de sable qui endommagerait la boîte; il y a aussi un petit garde-boue au-dessus de la vis du frein (Ta).
- calque exactement le fr. *garde-boue*.

arganò le système de liaison du timon au joug, dans la charrette antankarana du Nord de Madagascar : un anneau fixé au bout du timon, s'engageant dans un crochet chevillé sur le joug.
- fr. ?

asỳ, lasỳ, esỳ essieu; à Amb. on prononce au plus près du français : **lisiè**; à Mo. on dit aussi **bodam-by**, litt. "bloc de fer"; **solo lasỳ** (To), **babon'osỳ** (Ta) pièce de bois qui renforce l'essieu (par en-dessus) sur toute sa longueur.
- fr. *essieu*, certains prononcent **asie** et croient que le mot vient du fr. *acier*.

àtsika v. **hàtsika**.

atsikisiky mot pour commander les bœufs de trait, en avant ! vite ! (H.T.).

B

babon'osỳ v. **asỳ**.

bàdro, badrò dans certaines charrettes de Tambohorano, pièce de bois massive qui suit l'essieu par en-dessus et qui l'enveloppe sur les côtés (plus ou moins complètement : elle est parfois évidée en son milieu); sur certains modèles la caisse de la charrette repose directement sur cette pièce, qui remplace alors les échantignoles; dans d'autres elle est surmontée de petites échantignoles qui assurent la liaison avec la caisse.
- étymologie inconnue.

bagèty (Amb) les barres du joug, bâtons engagés dans les trous du joug et qui ensèrent le cou de l'animal; syn. **ana-joko**, **tanam-jioga**.
- fr. *baguette*.

bakam-porè, baka-porè la fourche de la mécanique de frein (Ta).
- **baka** "qui a des pointes écartées".

bandàzy bandage, fer méplat soudé (v. à **tsiry**), posé à chaud, qui enserre la roue de bois. Les roues de fer ont aussi un bandage.
- fr.

baò au sens propre : le bâton de portage, et autrefois aussi les brancards du palanquin (**filan'jana**); dans la région de Mo., désigne aussi le joug (que les bœufs portent sur le garrot comme les porteurs portaient les bâtons sur l'épaule); **mamali-bao** intervenir les bœufs d'un attelage, celui de droite passe à gauche, et celui de gauche à droite (en cas

de long trajet, pour éviter de fatiguer les bêtes en les frappant toujours du même côté; Mo). V. aussi **joko**.

baràmba, rambaràmba (Fi), **varàmbana** (Ta) traîneau.

baram-baravàrana, sakam-baravàrana barres supérieures, amovibles, des hayons avant et arrière. Pour ouvrir on enlève d'abord la barre, qui est maintenue assemblée aux ridelles par des chevilles (**tsilo**), puis on peut dégager le hayon lui-même (**tampiny**) (Ta)
- fr. *barre* + **varavarana** "porte"; **sakana** "action de retenir"

baran-tsarèty les traverses, poutrelles transversales qui unissent latéralement les longerons **lavany** (Ta).
- fr. *barre*.

barò les traverses, comme le précédent (To).
- fr. *barreau*.

barre de fond les traverses, comme le précédent (Amb).

bàtany les longerons ou brancards de caisse, les poutrelles latérales du lit de la charrette (To); cf. **làvany**

batte-la-quart, batte-le-quart les chanfreins, sur les rais, et sur les montants de la caisse (Amb).
- fr. ? *abattre le quart* parce que pour faire le chanfrein on enlève le quart de l'épaisseur de la pièce.

bilankàra, bolankàra, blankàra les brancards (d'une charrette tirée par une seule bête), ou le timon, l'âge (d'une charrette tirée par deux bêtes).
- fr.: le mot pour "brancard" est appliqué au timon, v. inversement à l'article **lafilesy** le mot pour "timon" appliqué au brancard.

boàty, boànty la boîte, pièce en fonte ou en fer, qui s'adapte avec un certain jeu sur la fusée de l'essieu, et s'encastre dans le moyeu en bois de la roue; deux oreilles (**sofiny**, certains disent **nonony** "les seins") ménagées sur le gros bout de la boîte l'empêchent de tourner dans le moyeu, la boîte est lubrifiée avec de la graisse **giresy** (industrielle), ou **soliky aomby** "graisse de boeuf".
- fr.

bodam-bỳ v. **asỳ**.

bolankàra v. **bilankàra**

bolò boulon
- fr.

boridy vỳ les brides (métalliques) qui fixent les ranchers sur les longerons de la caisse (**lavany**) (Ta); **boridy hàzo** (Ta) ou **tsangam-boridy** (A) les ranchers, morceaux de bois placés verticalement de chaque côté de la charrette et servant d'appui aux ridelles, cf. **tsangan-drindriny**.
- fr. *bride*, le nom est passé en malg. de la pièce métallique au rancher de bois qu'elle assujettit.

boridia modèle de charrette basse, avec des roues de bois à quatre rayons; observé dans la région limite entre les Hautes Terres et les plaines de l'Ouest.
- litt. "au petit pas, au pas bref".

boulon cartement tiges d'écartement de fer boulonnées qui empêchent le lit de la charrette ou charrettes de s'écarter (Amb). Cf. **malàimi-saraka**.
- fr. ? *boulon d'écartement*.

C

cadre, aussi prononcé **kàdìra**, ce mot fr. souvent employé pour désigner les longerons ou brancards de caisse (à Mo. notamment). Parfois **kadiran-darò**, mot à mot "cadre de la roue", désigne le moyeu sur lequel les rais ont été montés, mais pas encore les jantes (To; en ce sens aussi **sòky**).
- terme de charpente.

D

davà, davà la deuxième (et éventuellement la troisième) paire de boeufs, attelée par devant; leurs jougs sont reliés au timon par une chaîne (Fi).
- fr. *d'avant*: en Berry on distinguait dans un attelage les *davants* en tête d'attelage, les *mitans* au milieu, et les *derriers* en fin d'attelage (*Les Boeufs et l'Année*, p. 31)

dole égalisation (à la hachette) ou rabotage des côtés des jantes, sur la roue terminée, pour les mettre bien à fleur du bandage (To).
- étymol. inconnue.

dormant brancard de caisse (Amb); cf. **lavany ambany**.

E

eklima enclume.
- fr.

esỳ v. **asỳ**.

F

faladiany plaque de métal, ferrure de renfort pour éviter l'usure d'une pièce en bois : sur l'extrémité du timon; sur le joug à l'endroit de l'attache de l'anneau; à l'endroit où est fixée la mécanique du frein (Ta).
- litt. "plante du pied".

famàky hache, hachette; **famakin-tsarapaty** "hachette de charpentier", à manche court pour qu'elle soit légère, l'outil presque universel du menuisier et du charron malgaches, qui remplace de nombreux outils plus spécialisés; v. fig. 17 a. (To).

- **sarapaty**, du fr. *charpentier*, a aussi le sens de "menuisier".

famohamàndry les grelots (ou parfois clochettes) qu'on attache au cou des boeufs pour le harnachement des grands jours (To).
- litt. "ce qui sert à réveiller les dormeurs".

fanity v. **lamboridy**.

faningotse longs crochets de fer qui servent à retirer du feu le bandage chauffé au rouge au moment du ferrage de la roue (To).
- litt. "crochet", cf. **maningotse** "accrocher".

fanjàra hōsy v. **hōsy**.

faràingo petit anneau qui termine le crochet **folesy** du timon (Ta).
- litt. "croc".

fahivàva corde qui entoure les mâchoires du boeuf; elle est attachée à la corde qui passe dans le nez **talin'oro**; elle peut être décorée de pompons de couleur : c'est le harnachement des grands jours, avec une série de grelots, cf. **famohamàndry** (To).
- litt. "noeud de bouche".

fahibào (Mo), **fahijōko** (To) ligatures ou étrais, qui assujettissent le joug à l'extrémité du timon dans les charrettes du Sud, v. fig. 13; syn. **talin-jōko** (To).
- **fahy** "noeud", ou **taly** "corde" + **bao** ou **joko** "joug".

fifitàha le banc du charretier (dans le Sud il monte toujours, au contraire de celui des H. T., qui marche à pied à côté de la charrette, cf. **fitoeran-kariva**).
- c'est le mot usuel pour "siège" (rad. **fitake**).

firisa verge, baguette souple, pour taper les boeufs (Mo). Syn. **kifiofio**, **kapitsiky**.
- rad. **risa**, cf. **mandrisa** "frapper, battre".

fitana v. **folèsy**.

fitoeran-kariva le banc du charretier, sur la charrette des H. T.; le nom signifie "siège du soir" : habituellement la charretier ne monte que quand il est fatigué par une longue route; cf. **fifitàha**.

fitsiboky v. **kitsiboky**.

fōlaka, **fōlake** (boeuf) dressé; un boeuf nouvellement dressé, pas encore bien habitué au travail est appelé **fola-bao**; **folakōsy** (boeuf) accoutumé à sa corde V. aussi **kōnda** (Sud).

folèsy, **filèsy**, **fitana** la ferrure terminée par un crochet qui assure, avec l'anneau **halana**, la liaison du joug avec le timon (Ta), v. fig. 14. Dans la région de Fi. on lui donne le nom de **tanapolaka**, v. ce mot. Au bout de cette ferrure pend un petit crochet **faraingo**.
- fr. *flèche* (mais en fr. ce mot désigne dans quelques régions le timon lui-même); **fitana** litt. "hameçon", métaphore de la forme du crochet.

forè, **forèhy** freins (H.T.); la charrette des H.T. a des freins à patins de bois (**pôtà**); ils frottent sur les bandages quand le frein est serré; un système appelé **malaimisaraka** permet de serrer ensemble les deux patins de freins; la mécanique de commande est composée d'une manivelle, d'une vis **akodiny**, d'un écrou carré **savoniny**, qui entraîne une fourche **baka-pore**, elle-même reliée à une tringle **anja-pore**, qui actionne le système **malaimisaraka**; v. ces mots.
- fr. *frein*.

forèty, **lafortèty** les frettes ou cordons, petits cercles de fer qui sont posés autour du moyeu, pour l'empêcher de se fendre; on pose parfois des frettes provisoires sur le moyeu avant d'introduire les rais, les frettes définitives étant posées sur la roue terminée, après la pose du bandage (Ta). Les frettes peuvent être posées à chaud (Ta), ou à froid (To).
- fr. *frette*.

G

gabary un gabarit, spécialement celui que le charron utilise pour tracer les jantes (et qui s'appelle en fr. une chamarrante).
fr.

gàry charrette (dans la région de Maintirano, Tambohorano).
- swahili **gari** "voiture", mot lui-même d'origine indienne ou persane.

gètatsa v. **zètatra**.

goròdona le plancher de la caisse (Ta).
- emprunt au vocabulaire de la maison.

grèsy, girèsy la graisse (notamment pour lubrifier la boîte de la roue; s'applique à la graisse industrielle); cf. **soliky aomby**.
- fr.

H

hàlana, halam-bỳ, vori-kàlana (Ta) anneau de fer qui assure la liaison du joug avec le timon; il est fixé au joug soit par un crochet (**folesy**) soit par deux goupilles (**tsato-by**), v. fig. 14. Dans la région de Fi., on l'appelle **volafotsy**; v. aussi **arganò**.
- **halana** lit. désigne le "coussinet de portage" tressé en forme d'anneau, qu'on utilise pour porter un fardeau sur la tête.

hàntsika (Fi), **àtsika** (Ta) **rabò hantsika, rabò atsika** rabot courbe convexe pour raboter le côté intérieur des jantes.
- cf. **hantsika** lit. "cambré".

haram-bòzo (To), **kòly** (Mo) corde, nouée dans les trous du joug, qui passe sous le cou des boeufs. Parfois elle s'élargit en une écharpe tressée (qui ainsi ne risque pas de blesser le cou de la bête), on la nomme alors **kòly petaky** "col appliqué". Elle a la même fonction que la corde **zetatra** du joug des H.T.

haran-katràka v. **katràka**.

hazokàmbana le système de parallélisme qui permet de serrer ensemble les patins des freins sur les deux roues : il est constitué de deux barres, l'une en arrière sur laquelle agit la tringle de la commande du frein, l'autre plus en avant qui porte les patins; les deux barres sont reliées par un sabot (**savony**) assemblé avec du jeu, v. fig. 15 (Ta, A). Les informateurs de Fi. ont appelé ce système **malainkisaraka**.
- **hazo** "bois" + **kambana** "jumeaux", et **malaina** "qui ne veut pas" + **hisaraka** "se séparer" (mais sens différent à Ta. pour **malaiamisaraka**, v. ce mot).

hiriky trou (qu'on fait dans la cloison entre les naseaux du boeuf pour y passer la corde **talin'oro**); **mangiriky** percer ainsi les naseaux du boeuf; **fangiriky** poinçon de bois qui sert à cette opération (Sud).
- mot usuel pour "trou".

hòsy corde, **hòsy an'oro** v. **talin'oro**. **Folakosy** v. **fòlake**; **fanjara hòsy** dressage du boeuf pour l'habituer à la corde (Mo).

jòko (To), **jòga, jiòga, bào** (Mo), **jiòga, ziòga** (Ta, Fi) joug (de charrette, ou pour tirer un instrument agricole, charrue, hers; le joug de charrette est plus long que celui de charrue pour permettre aux boeufs de rester debout si la charrette vient à se renverser, J. Moussy). Le joug malgache est un joug double de garrot; il est percé de deux paires de trous où passent des bâtons **ana-joko**, ou **tanan-jioga** enserrant le cou des bêtes : une corde passe en dessous du cou, fixée soit aux extrémités des bâtons (**zetatra**, Ta, **getatsa**, Fi) soit dans les trous eux-mêmes (**haram-bozo**, To, **kòly**, Mo). La liaison avec le timon peut être faite par une ligature (**fehijoko**, Sud), ou par un système d'anneaux et de crochet (H.T., v. **halana, volafotsy, tsato-by**, cf. fig. 14). On connaît aussi des jouguets simples pour un seul boeuf, assemblés aux brancards de la charrette, **zioga tokana** (Ta), **lazòko** (Amb).
- évolutions phonétiques surprenantes dans ce mot : les formes malg. ne correspondent pas bien à la prononciation du fr. *joug* { 'Zu } ni de l'anglais *yoke* ['jok] ; la forme merina **zioga** a dû être forgée avant même l'introduction de l'attelage (elle figure déjà dans la traduction de la Bible de 1835, p. ex. en Mt. 11, 30 **mora ny zioga ko, ary maivana ny enta'ko** "mon joug et aisé et mon fardeau léger").

K

kàdira v. **cadre**.

kalèsa la charrette (Mo); **kikalèsa** petite charrette jouet, jeu du charretier.
- fr. *calèche*.

kalèsy en antankarana désigne plutôt la charrette à un seul boeuf, par opposition à **sarety** tirée par au moins deux bêtes; en Imerina charriot conduit et monté par les enfants, qui a d'abord été un jouet, et est de plus en plus utilisé maintenant pour de petits transports en ville, eau, bois à brûler, etc.
- fr. *calèche*.

kàly cale, ou coin (enfoncé en force dans le tenon pour bloquer l'assemblage du rais dans la jante).
- fr.

kalibra un calibre, un gabarit (Fi).
- fr.

kapitsiky verge, baguette pour frapper les boeufs (Sud)

katràka la charrette (dans le Sud); s'emploie spécialement pour le véhicule lui-même; on dit aussi **haran-katràka** litt. "coque de charrette"; à distinguer de **sarety** qui dans le Sud désigne plutôt les boeufs de trait.
- contact de sens avec **katràka** "débauché, coureur". **lihy iny laha niaomby, natao katràka** ce gars-là, si c'était un boeuf, on en aurait fait un boeuf de charrette" (à propos d'un homme qui ne reste jamais à la maison, toujours à courir à droite et à gauche : il aurait fait un bon boeuf coureur !) (entendu à Toliara)

kelimèloky v. **kotromoliny**.

kèsiky v. **lakèsiky**.

kifiofio verge, baguette pour frapper les boeufs (Sud).
- rad. **fio, fiofio** "sifflement".

kinapàpa, napàpa roues pleines, charrettes à roues pleines (région d'Angarazy, Bas Mangoky)

kipèratsy sorte d'éperon pour exciter les boeufs de charrette : petite planchette avec des pointes affleurant à sa surface, montée sur une sorte de bague qu'on entile au doigt (To).
- litt. "petite bague".

kitsàtoka v. **tsato-by**.

kitsiboky (To), **fitsiboky** (Mo) petit bâton avec une pointe au bout, qui sert à éperonner les boeufs de charrette.
- litt. "piquant".

kivirony la douille de fer, suspendue sous le timon, dans laquelle s'engage la tête de la chambrière (Ta).
- litt. "boucle d'oreille", parce que, lorsque la chambrière n'y est pas encore engagée, la douille pend et se balance comme une boucle d'oreille.

kodiàrana v. **larò**.

kofòke v. **tafoforana**

kôly v. **haram-bozo**.

kònda boeuf de charrette, ou de labour, bien dressé, cf. **folake** (Sud).

kotromòliny, **motrolỳ** (To), **kelimèloky** (Mo), **zakòko** (Tambohorano) béquille fixe qui tient lieu de chambrière sur les charrettes de l'Ouest et du Sud; elle peut être une pièce rapportée assemblée au timon (Mo), ou ligaturée avec

lui (Tambohorano), ou encore elle est d'une seule pièce avec le timon : c'est une ramification (une racine) de l'arbre qui a été choisi pour le tailler. Cf. **sambirèra**.

- litt. **kotromoliny** serait issu de **kotro** "sabot" + **moly** "qui revient, retourne" (?); **kelimeloky** "petit courbé"; **motrolỳ** et **zakoko** restent inexplicables.

L

lafilèsy, la flèche les brancards de la charrette d'Ambanja, qui encadrent le boeuf. Dans certaines régions de France, le mot désigne le timon ou âge d'une charrette tirée par deux bêtes. Cf. **bilankara**.

laforèty v. **forèty**.

lakèsiky, kèsiky la "caisse" de la charrette, c.-à-d. la partie où on charge les marchandises; la charrette dans son ensemble, avec ses roues, par opposition aux boeufs. en ce sens syn. de **haran-katràka** (To).
- fr. *la caisse*.

lamàsy masse (outil).
- fr.

lamboridy la bride qui sert à guider l'animal pour le faire tourner; on l'appelle aussi **taly fanity** "corde pour reresser" (To).
- fr. *la bride*

lambòsy, lambòsiny le côté extérieur, le dos (de la roue; se dit du côté qui regarde la caisse de la charrette; To). L'autre côté s'appelle **saròtrony**.
- mot usuel pour "dos".

larò (A, Ia, To, Mo) **laròà** (Amb) roue (de charrette); parfois aussi **kodiàrana** (Ta). La roue de bois comporte un moyeu (**moe**), percé en son centre d'un trou conique qui reçoit la boîte (**boaty**) dans laquelle s'ajuste la fusée de l'essieu; des rais ou rayons (**tanamasoandro**) assemblés à tenon et mortaise sur le moyeu et sur les jantes (**zanty** : normalement une jante pour deux rais); un bandage de fer posé à chaud (**bandazy**).
- fr.

lasỳ v. **asỳ**.

làtsake v. **mandàtsake**.

làvany pièce en longueur, particulièrement **lavany** ou **lavan-tsarety** les longerons ou brancards de caisse, poutrelles latérales du

lit de la charrette (Ta); **lavany ambany**, **andavany ambany** ou **dormant** les longerons de la caisse, et **lavany anabo**, **andavany anabo** ou **redelle** les ridelles supérieures de la caisse (Amb); **lava-pore** la tringle de la mécanique du frein, comme **anja-pore** (Ta).

lava-pore v. **lavany**.

lavory vrille.

- fr.

la zôko joug, jouguet (Amb). Cf. **joko**.

- fr. *joug*.

lisiè v. **asy**.

lokalo auge en bois, le charron l'utilise pour mettre l'eau dans laquelle on trempe pour la refroidir la roue qui vient de recevoir son bandage (To).

- mot usuel pour "auge, écuelle pour les animaux".

M

malaimisàraka tiges d'écartement de fer boulonnées qui empêchent de s'écarter : 1° le lit de la charrette ou charretis (**m. mitsivalana**); 2° les ranchers (**m. mitsangana**), v. fig. 10a et 10b (A, Ta).

- litt. "ils ne veulent pas se séparer"; mais cf. **malainkisaraka**, sens différent à Fi.

malainkisaraka (Fi) v. **hazokambana**.

manàhaka sécher (le bois qui servira à la fabrication des moyeux) (Ta).

- rad. **hàhaka**.

mandàtsake ferrer la roue, poser le bandage de fer sur la roue en bois (To).

- mot usuel pour "faire tomber" (?) parce que le fer brûlant doit glisser juste à la bonne place autour de la roue).

mandô oron'omby accoutumer à la corde le bœuf dont les naseaux ont été récemment percés.

- mot à mot "faire pourrir le nez du bœuf".

manery ferrer la roue, poser le bandage de fer sur la roue en bois (To).

- litt. "serrer" la roue.

manòvana v. **tòvana**.

mason-dràkake les accotois, (deux grands clous, ou baguettes de bois, fichés au milieu du joug, et qui servent à maintenir la ligature

du joug au timon (Mo).

- litt. "yeux de crabe", parce que les yeux du crabe sont proéminents comme ces pièces.

mèza gabarit, mesure, ruban métallique marqué à la mesure de la circonférence du bandage, que la charron emploie à mesurer les roues : il compare la circonférence extérieure de la roue de bois et la circonférence intérieure du bandage. Celui-ci doit être légèrement plus petit, pour resserrer la roue quand il se rétracte après avoir été posé à chaud. (On peut procéder aussi à l'aide de la roulette, v. **rolety**). **Mañameza** mesurer à l'aide de cet instrument (To).

- mot usuel; du fr. *mesure*.

mitôno chauffer le bandage de la roue.

- mot usuel pour "cuire en grillade".

mitôto tafofòrana

v. **tafòrana**.

mivà façonner, sculpter (en parlant de la fabrication des moyeux, qui sont façonnés à la hachette, et non tournés; To).

- rad. **và**; terme usuel pour le façonnage des pirogues.

moè, môè moiè, moaiè moyeu; dans la roue de bois il est percé d'un trou conique qui reçoit la boîte (**boaty**) dans laquelle s'adapte la fusée de l'essieu; sur sa circonférence il est percé de mortaises qui reçoivent les rais (**tanamasoandro**); il est consolidé par des frettes (**forety**) posées à chaud (Ta) ou à froid (To).

- fr. *moyeu*.

moràmpy les ridelles, parois latérales de la caisse, très basses, dans la charrette de Tambohorano; elles sont supportées par des ranchers **tan'an'ny morampy** ("bras" des ridelles).

- emprunt au vocabulaire de marine : au propre **morampy** désigne les bordés rapportés sur les côtés d'une pirogue.

moritèzy mortaise; cf. **tenò, ambaviny**.

- fr.

motrolô v. **kotromoliny**.

N

napàpa v. **kinapapa**.

O

òrony le "nez" du timon, son extrémité avant (Mo).

oron-dambo les fusées de l'essieu (extrémités

s'engagent dans la boîte du moyeu; Mo)
- mot à mot "nez de sanglier"; la forme rappelle en effet celle du groin du sanglier.

P

pànty amònto l'écuanteur de la roue, c'est-à-d. l'inclinaison des rais (To); les rais ne sont pas plantés perpendiculairement sur le moyeu, mais légèrement inclinés vers l'extérieur de manière à donner plus d'élasticité et de résistance à la roue.
- fr. *pente* + *amonto* "à l'extérieur" litt. "pente vers l'extérieur".

plàny la plane, outils du charron, particulièrement pour le façonnage des rais (Ta).

pôtà les patins des freins (Ta).
- fr. *patins*.

R

rabò, rabô rabot; v. aussi à **rabô hantsika** un rabot particulier de charron, le rabot courbe convexe, pour l'intérieur des jantes. **Rabom-pôhy** litt. "rabot court", le rabot ordinaire (To).
- fr.

rambaràmba v. *baramba*.

ranondèlo rondelle (de la clavette de l'essieu) (To); aussi **rondeley, volafotsy**;
- fr. *rondelle*, avec attraction des mots malg. **ranon-delo** "eau de morve" (parce que de la graisse s'échappe souvent à cet endroit ?).

ràpaka le plancher de la caisse (Amb).
- emprunt au vocabulaire de la maison.

redelle, rodelle ridelle (Amb); cf. **Javany anabo**.

ridèly v. *andohalambo*.

rindriny les ranches ou ridelles, parois latérales de la caisse (Ta, To); ils sont supportés par les ranchers **boridy hazo** (Ta) ou **tsangan-drindriny** (To); cf. aussi **morampy**.
- emprunt au vocabulaire de la maison; litt. "murs".

ròake, ròaka - **mandmake sarety** (To), ou **mironaka sarety** (Ta) conduire une charrette, un attelage.
- litt. "pousser" devant soi devant soi l'attelage.

rodelle v. *redelle*.

rolèty la roulette, outil du charron, qui lui sert à mesurer les roues; il compare la circonférence extérieure de la roue de bois et la circonférence intérieure du bandage. Celui-ci doit être légèrement plus petit, pour resserrer la roue quand il se rétracte après avoir été posé à chaud.
- fr.; terme de charronnage.

rondèly la rondelle de l'essieu (To); parfois aussi **ranondelo, volafotsy**, v. ces mots.
- fr.

S

sabô v. *savòny*.

sadify action de souder "à chaude portée" (sans apport d'une baguette de soudure) (Ta); v. **maniry à tsiry**.

sakam-baravàrana v. *baram-baravarana*.

sàkany, tràtrany les traverses, poutrelles transversales qui unissent latéralement les longerons (Mo); cf. **barò**.
- **saka** "travers"; **tratra** "poitrine, côtes".

sambirèra, samborèra, sambrièra la chambrière ou servante, pièce de bois qui se place verticalement sous le timon pour maintenir la charrette droite en lui fournissant un point d'appui quand elle n'est pas attelée (Fi, A, Ta). Elle peut être engagée dans une douille **kivirony**, fixée au timon. Les charrettes de l'Ouest et du Sud ont pour la même fonction une béquille fixe, v. **kotromoliny**.
- fr. *chambrière*.

santinèly (Mo, A, Fi, Ta), **somondràrany** (Tambohorano), **takè** (To) échantignoles, pièces de bois dans lesquelles se trouve encastré l'essieu et qui assurent la solidarité de l'essieu avec le bâti de la voiture. Elles sont boulonnées sur les branches du timon fourchu (Mo), ou sur les longerons (Ta, To). On entend parfois aussi appeler **santinèly** les boulons qui fixent les échantignoles à la caisse (Fi).
- fr. *échantignoles*, parfois aussi prononcé *chantignoles, échantigneuls* (Marin-Darbel); fr. *taquet*; quant à **somondrara** c'est un mot qui signifie litt. "jeunes seins bien termes des adolescentes, jeune fille, adolescente" c'est une métaphore de la belle forme courbe des échantignoles sur certaines charrettes (v. p. ex. fig 11 a).

santirany la ridelle intermédiaire. en dessous de la partie à claire-voie (To).
- fr. *ceinture*.

sarèty 1° la charrette en général. Le mot s'applique généralement en malg à la fois au "char", voiture à deux roues et un timon (tirée habituellement par deux bêtes), et à la "charrette", voiture à deux roues et deux brancards, tirée par une seule bête, qu'on appellera sur les Hautes Terres : **sarety zioga tokana**. Cependant en antankarana **sarety** ou **saretry** désigne plutôt le char tiré par un attelage de deux (ou quatre, ou six) bêtes, tandis que **kalèsy** s'applique plutôt à la charrette à un seul boeuf.

2° (usuellement dans le Sud) boeuf de charrette, boeuf de trait : **aombe sarety**, ou simplement **sarety**; cf. **konda**, **folake**.

- fr.

saretry v. **sarèty**.

saròtro, **saròtrony** le côté extérieur, le ventre (de la roue); se dit du côté qui regarde vers l'extérieur; (To). L'autre côté s'appelle **lambòsiny**.

savòny, **sabô** 1° le "sabat" du système de parallélisme des freins (**hazokamabana**), v. fig. 15 (A, Ta).

2° on appelle aussi **savoniny** l'érou qui reçoit la vis de commande du frein, et qui est reliés à la tringle par une fourche **bakam-pore** (Ta), v. **fore**.

- fr. *sibat* avec attraction de *savony* "savon" (? parce que ce sont des pièces qui permettent de faire "glisser" le système de parallélisme, ou la mécanique des freins).

silisily la chaîne ou preloir, qui relie le joug d'avant au premier joug, quand la charrette est attelée de quatre boeufs (en pays antankarana).

- mot usuel (d'origine arabe et sw.) pour "chaîne"

sodira soudure (moderne, avec apport du métal d'une baguette de soudure); pour les bandages il s'agit d'une soudure à l'arc; pour la soudure traditionnelle "à chaude portée", v. **sadify**, et **maniry**, à **tsiry**.

- fr.

sòfiny 1° les "oreilles" de la boîte, qui l'empêchent de tourner dans le trou du moyeu, v. **boaty** (To).

2° **sòfin-jioa** les "oreilles" du joug, c.-à-d. ses extrémités (Ta).

sòky la roue "en hérissos", c'est-à-d. le moyeu sur lequel les rais ont été montés, mais pas encore les jantes (To, parfois aussi **kadiran-darò**).

- "roue en hérissos" est un terme de charronnage en fr.; on a repris en malg. la même métaphore, **soky** désignant deux animaux au corps couvert de piquants, un petit insectivore qui ressemble à un hérissos, et aussi l'oursin.

sòlo 1° **solo lasy** un renfort de bois plaqué au-dessus de l'essieu (To). aussi appelé **toham-bodam-by** (Mo).

2° **solo take** une planche qui vient fixer l'essieu dans l'encoche des échantignoles (**take**), grâce à deux boulons (To); syn. **tatin'esy** (Ta), ou **anakarany** (Mo).

- le sens litt. de **solo** est "remplaçant", mais ici il ne s'agit pas de pièces qui remplacent l'essieu ou les échantignoles, mais bien de pièces qui les complètent ou les renforcent.

somàno scie (Sud); l'ouvrier malgache fait surtout usage de la scie égoïne.

- c'est le mot usuel dans le Sud; d'origine swahilie.

somondràny v. **santinely**.

sovỳ les chevilles qui maintiennent les hayons avant et arrière assemblés avec les ridelles.

- fr. *cheville*

T

tafofòrana, **tafòrana** (Fi), **famofòra(ñe)**, **tamfòra** (To) soufflet de forge; quatre types :

- le soufflet malgache à pistons, généralement de bois, parfois de tôle, le plus courant; **mitoto tafòrana** actionner ce soufflet (Ta; le geste de l'ouvrier est comparé à celui de pilonner le riz au mortier **mitoto**);

- le soufflet à deux poches de cuir (dans la région de Toliara : vallée de l'Onilahy), appelé aussi **kofòke**;

- le soufflet de forge français classique, en cuir avec bajoues de bois en forme de poire;

- souffleries modernes à hélice.

takè v. **santinely**.

tàly corde (dans le Sud), spécialement **taly fanity** bride, syn. **lamboridy**; **talin'oro** corde passée dans les naseaux du boeuf (To), syn. **hosy an'oro** (Mo); **talin-joko** étrais, ligature qui assujettit le joug à l'extrémité du timon (To), syn. **fehijoko**, **fehibao**.

tàmpiny les hayons avant et arrière (Ta, To); dans la charrette du Sud, le hayon s'enlève

d'une seule pièce (en ôtant les deux chevilles **sovô** qui le maintiennent assemblé aux ridelles); dans la charrette des H.T., on doit enlever d'abord une barre amovible (assemblée de la même manière, mais les chevilles s'appellent **tsilo**) avant de pouvoir libérer le hayon.

- **tampy**, **tampina** litt. "bouchon, ce qui bouche, obstrue un passage".

tanamasoàndro les rais ou rayons de la roue.

- litt. "rayons de soleil", la même métaphore qu'en fr.

tanampôlaka (A, Ta), **tanapôlaka** (Fi) ferrures qui assurent la liaison entre le joug et le timon; selon les régions le mot désigne:

1° (A et Ta) le crochet traversant le joug et auquel pend l'anneau **halana**, **halam-by**.

2° (Fi) une ferrure plate boulonnée sur le timon et terminée par un crochet dans lequel s'engage l'anneau du joug. Cette ferrure s'appelle à Ta. **folesy** ou **fitana**. V. à la fig. 14 les expressions de Ta.

- litt. "bras cassé, ou courbé".

tànaný v. **morampy**.

tananjjiôga, **tananjjiôga** (Mo) les barres du joug, bâtons engagés dans les trous du joug et qui enserrant le cou de l'animal; syn. **ana-joko**, **bagety**.

- litt. "bras du joug".

tâtý 1° **tatin'esý** planche qui vient fixer l'essieu dans l'encoche des échantignoles grâce à deux boulons (Ta); syn. **solo take** (To), **anakarany** (Mo).

!° **tati-porè** les montants de bois qui supportent le système de parallélisme des freins (**malaimisaraka**) (Ta).

- **taty**, **tanly** "support (de l'essieu, ou des freins)".

tenò tenon, spécialement la "patte" du rais (qui s'engage dans une mortaise du moyeu), et la "broche" du rais (qui s'engage dans une mortaise de la jante). Cf. **andahiny**.

- fr. *tenon*.

tira les tires, longs crochets de fer avec une griffe mobile (ce qui les distingue des **faningotse** crochets simples); ils servent à placer le bandage porté au rouge autour de la roue en bois; v. fig. 18 (To).

- fr. *tire* (terme de charronnage).

tòkana - **zioga tokana** v. à **joko**.

tòno v. **mitòno**.

tòto - **mitòto tafòrana**
v. **tafòrana**.

tòvana - **manòvana** souder "à chaude portée" (comme **mampaniry** v. **tsiry**).

tràtrany v. **sakany**.

traverse ce mot fr. souvent employé en malg. pour désigner les poutrelles transversales qui unissent latéralement les longerons de la caisse de la charrette; syn. **barany**, **barò**.

tsangam-boridy v. **boridy**.

tsangan-drindry les ranchers; morceaux de bois placés verticalement de chaque côté de la charrette et servant d'appui aux ridelles. Ils sont fixés sur les longerons de la caisse par des tenons chevillés (To), cf. **boridy hazo**.

- litt. "pièces verticales du mur".

tsato-bý (Ta, A), **kitsatoka** (Ta, Fi) les deux goupilles de fer qui assurent avec l'anneau (**halana**, **halam-by** ou **volafotsy**) la liaison du joug avec le timon; v. fig. 15.

- litt. **tsato-by** "piquet de fer"; **kitsatoka** "petit piquet".

tsilo 1° (Ta) les chevilles qui maintiennent assemblées aux ridelles les barres supérieures amovibles (**baram-baravana**) des hayons.

2° (To) la clavette de l'essieu.

3° (To) appareil constitué de deux tiges de fer plantées dans le sol à quelques centimètres d'intervalle, et permettant au forgeron de maintenir de chant un fer méplat qu'il va travailler pour en faire un bandage.

- litt. "épine, aiguille".

tsiry - **maniry** entrer en fusion, se souder par fusion, "à chaude portée" (en parlant du fer); **mampaniry** souder "à chaude portée"; **ampanirina** qu'on soude de cette manière en le forgeant, qu'on soude "à chaude portée", pour faciliter la soudure, on jette sur l'endroit à souder de la boue, ou du sable de rivière, de la brique écrasée, ou du verre pilé (les charrons français utilisaient du "sablon" ou de la "terre de meule" (la poussière qui tombe de la meule) Cf. **sodify**. S'oppose à **sodira** la soudure moderne avec apport du métal d'une baguette (Ta).

V

và v. mivà.

vàofy - **mamaofy moe** façonner les moyeux (au tour) (Fi); **mamaofy tanamasoandro** façonner les rais (à la plane) (Ta); **famoasana moe** le tour à moyeux.
- litt. **vaofy, vofy** "action d'éplucher, d'enlever l'écorce".

varàmbana v. **baramba**.

varavàrana les hayons avant et arrière (Amb); cf. **tàmpiny**.
- litt. "porte".

vatan-tsarèty la caisse de la charrette (To); syn. **haran-katràka**.
litt. "le corps de la charrette".

voatiry voiture à chevaux pour le transport des voyageurs, omnibus (Ta).
- fr.

volafoetsy nom donné à des pièces métalliques en forme d'anneau :
1° (Fi) l'anneau de fer qui assure la liaison du joug avec le timon; syn. **halana, halamby** (A, Ta).
2° (To) la rondelle de l'essieu; syn. **rondely, ranondelo**.
- litt. "argent"; la métaphore est celle du bracelet en argent.

vori-kàlana v. **halana**.

Z

zambètiny, zamètiny v. **zomètiny**.

zakòko v. **kotromoliny**.

zàtsy - **fanjàra hòsy** dressage, pour accoutumer le bœuf à la corde (Mo). v. **hòsy**.

zètatra (A, Ta), **zètatsa, gètatsa** (Fi)
1° (A, Ta, Fi) cordes nouées aux extrémités des bâtons du joug (**tananjioa**) et qui passent sous le cou des bœufs; cf. **harambozo**.
2° (Fi) l'extrémité de la cravache.

zomètiny, zamètiny, zambètiny (To)
les ridelles supérieures au-dessus de la partie à claire-voie des ranches; **zometiny anabo** les barres correspondantes sur les hayons avant et arrière (To).
- fr. *jambette*, qui est un terme de menuiserie : les extrémités des allonges dépassant du pont, sur lesquels sont fixés les pavois, qui sont donc de montants verticaux, qui

correspondraient plutôt sur la charrette aux ranchers (**tsangan-drindriny**): mais déjà dans la goélette malg., le mot est devenu le nom du pavois lui-même, d'où ici le sens de "rebord, balustrade, ridelle".



FRANÇAIS - MALGACHE

On donne ici seulement un répertoire ; les définitions sont à chercher dans la partie Malgache - Français du lexique.

A

accotois mason-dràkake.
anneau (du joug) halana, halam-by, vori-kalana, volafotsy, arganô.
auge (pour refroidir le bandage) lokaloka.

B

banc (du charretier) fifitaha, fitoeran-kariva; v. aussi akoholahimialy.
bandage bandazy.
barre (des hayons) baram-baravarana.
barres (du joug) ana-joko, tanan-jioga, bagety.
béquille kotromoliny, motroly, kelimeloky, zakoko.
bœuf de trait sarety, konda.
boîte (de la roue) boaty.
boulon bolò.
brancard (de caisse) batany, *dormant*: v. aussi cadre.
brancard bilankara, bolankara.
bride (des ranchers) boridy vy.
bride (du harnais) lamboridy, taly fanity.

C

caisse lakesiky, kesiky, haran-katràka, vatan-tsarety.
cale kaly.
calibre kalibra.
chaîne silisily.
chamarrante gabary.
chambrière sambirera.
chanfrein *batts-la-quart*.
chantignole v. *échantignole*.
charrette sarety, saretry, katràka, kalesa, kalesy, gary.
chauffer (le bandage) mitono.
cheville sový, tsilo.
clavette tsilo.
clochette famohamandry.
coin kaly.
conduire (un attelage) mandròake, mirona (sarety).
cordes (de l'attelage) : hony an'oro, talin'oro, fehivava, haram-bozo, kôly, zetatra.

côté extérieur (de la roue) lambosy.
côté extérieur (de la roue) sarotro.
courbe [rabot] hantsika
crochet (du timon) folesy, taraingo, tanampolaka.
crochet (pour le ferrage) faningotse.

D

davant [bœuf] davà.
douille (de la chambrière) kivirony.
dressage fanjara hosy.
dressé folaka; v. aussi konda, mandò oron'omby.

E

échantignole santinely, take, somondrarany.
écrou (de la commande des freins) savoniny.
écrou ambaviny.
écuaneur panty amonto.
"en avant !" atsikisiky.
enclume eklima.
éperon kiperatsy, kitsiboky.
essieu asý, lasý, esý, liste, bodam-by.
étrais fehivao, fehijoko, talin-joko.

F

façonner (les moyeux) mivà.
ferrer (la roue) mandàtsake, manery.
ferrures (du timon) : faladiany, folesy, fitana, tanampolaka.
flèche v. *timon*
fourche (de la mécanique des freins) bakampore.
frein fore.
frette forety, laforety.
fusée (de l'essieu) oron-dambo.

G

gabar kalibra, gabary, meza.
gâche hony-potaka.
goupillon (du joug) tsato-by, kitsatoka.
gâche fressy
grelot famohamandry.

H

hachette famaky.
hayon tampiny, varavarana.
hérisson [roue en] soky, v. aussi *cadre*.

J

joug joko, joga, jioga, zioga, lažoko, bao.
jouguet zioga tokana lažoko.

L

ligature fehibao, fehujoko, talin-joko.
longeron batany, lavany, v. aussi *cadre*.

M

masse (outil) lamasy.
mortaise ambaviny, moritezy.
moyeu moe, mœe, moie.

N

nez (du timon) orony.

O

omnibus (à chevaux) voatiry.

P

parallélisme (des freins) hazokambana,
 malainkisarakana.
patin (de frein) pôta.
planche ambao.
plancher gorodona, rapaka.
plane (outil de charron) plany.
pleine [roue] kinapapa, napapa.
poinçon tangiriky.
proloire v. *chaîne*.

R

rabottage (des jantes) dole.
rabot rabô.
rais tanamasoandro.
ranchers boridy hazo, tsangam-boridy.
ranchers boridy hazo, tsangan-dnndriny.
ranches rindriny, morampy.
rayon v. *rais*.
renfort (de l'essieu) solo lasy, babon'osy, badro.
ridelles ridely, rindriny, lavany, andohalamba,
 morampy, santirany, zometiny.
rondelle rondely, ranondelo, volafotsy.
roue larô, laroa, kodiara.
roulette (outil du charron) rolety.

S

sabot (du parallélisme des freins) savony, sabô.
scie somano.
sécher (le bois) manahaka.
souder, soudure sadiify, manovana, manury,
 sodira.
soufflet (de forge) tafoforana, taforana,
 famofora, tampofora, kofôke.
support taty, tanty.

T

tenon andahiny, tenô.
tiges d'écartement malaimisarakana, *boulon
 cartement*.
tire (outil de charron) ura.
traîneau baramba, rambaramba, varambana.
traverses baran-tsarety, barô, *burre de fond*.
traverses sakany, tratrany.
tringle (des freins) anja-pore, lava-pore.
trou (des naseaux du bœuf) hiriky.

V

verge kapitsiky, kifiofio.
vis (de commande des freins) akodiny
voiture (à chevaux) voatiry.
vrille lavory.

FAMINTINANA

Ny saretin'omby eto Madagasikara

Any amin'ny faritra andrefana, atsimo ary afovoan-tany no tena ampiasana ny saretin'omby. Samy manana ny sarety sy ny zioga mahazatra azy ireo faritra ireo. Mihambahamba tokoa ny tantsaha vao mampiditra fanovana amin'ny modely fampiasany.

Tena mahagaga tokoa izany fifikirana amin'ny mahazatra izany, raha ohatra heverina fa vao haingana ihany ny nampidirana ny sarety teto Madagasikara. Tokony ho tamin'ny taona 1830 tany ho any no nampiasana azy voalohany, tany amin'ny moron-tsiraka atsinanana, nisy tany fambolem-pary. Nampidirina indray izy tamin'ny fotoan'ny fanjanahan-tany.

Azo entina mampitaha ireo karazan-tsarety misy ny fanadiadiana etnolojika sy teknolojika, ary mampiseho ny havesatry ny zavatra nentin'ny Karana.

SUMMARY

Carts in Madagascar

Ox-carts are essentially used in the West, the South, and the central Highlands. Each region has its own distinctive type of cart and yoke and the peasants will only bring some modifications to the model they use with much reluctance.

Such attachment to "tradition" is all the more striking as carts have been recently adopted in Madagascar. They would have been used in 1830s in the sugar-cane plantations of the east coast and reintroduced and spread at the beginning of the colonial period.

An ethno-technological investigation will allow the comparison of different types of carts and stress the importance of the indian factors.