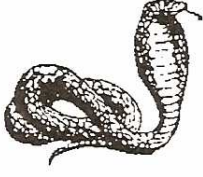


அளவுக்கு மிஞ்சினால்
அமுதமும் நஞ்சு



Lettre du
CERCLE CULTUREL DES
PONDICHERIENS

* * * * *

புதுச்சேரியர் கலை
மன்ற மடல்

ISSN 1273-1048

N°19

Mars 1998

Cours de Tamoul à :
MPT Courdimanche
91940 - Les Ulis
Tél : 01.69.07.48.04

19ஆம் நூற்றாண்டில் ஒரு நல்ல பெரியதுரை வெர்னினைக்
Verninac de Saint-Maur, un bon gouverneur du XIXe siècle

Comme le sud de l'Inde, Pondichéry a connu un XVIIIe siècle tumultueux et plein de rebondissements. Mais, à partir de 1816, devenu ville ouverte et paisible au sein d'un Carnatic passé entièrement aux mains des Britanniques, il va couler une vie monotone jusqu'au milieu du XIXe siècle.

Sous le Second Empire commence, sur le sillage de la métropole, une nouvelle ère de relative prospérité économique. Le contre-amiral Verninac de Saint-Maur, gouverneur des Etablissements français dans l'Inde d'août 1852 à avril 1857, va donner une impulsion nouvelle. "Travailleur infatigable, il veut venir à bout de la paresse de ses subordonnés;...l'administration de Pondichéry est gagnée (petit à petit) par son enthousiasme" et aide à la réussite de son projet de réduction de l'impôt foncier (J.Weber,1996).

Edouard Ariel, évoqué dans le numéro précédent, a été, jusqu'à sa mort, un témoin attentif de son oeuvre. Il nous a laissé la trace d'un vibrant hommage des Tamouls pondichéryens à ce bon gouverneur. Nous présentons quelques extraits du chant tamoul du type "kocchagakkalippā" (கொச்சகக்கலிப்பா) composé à son honneur (auteur inconnu) et la traduction française préparée par E.Ariel.

M.Gobalakichenane

செங்கோலைக் கேளீர்-குவேர்னர் வெர்னினைக்கின்
செங்கோலைக் கேளீர்

Ecoutez les bienfaits du gouvernement Verninac,
Ecoutez les bienfaits !

பொங்குங் கடலுலகில்-எங்கும் புகழ் புதுவை
தங்குங் கலியிருணை-மங்கும்படி துரத்தச்
செங்கதி ரெனவந்த-எங்குதுரை வெர்னினைக்
(செங்கோலைக் கேளீர்)...

Dans ce Pondichéry fameux par toute la terre
que cerne la mer bouillonnante, notre gouverneur
Verninac est venu détruire la misère, comme
l'éclatant soleil éloigne les ténèbres.(Ecoutez)...

ஞாலந்தனிற் புதுவை-கோலுந் தொண்ணூற்றிரண்டு
சீலக் கிராமங்களில்-ஏலுங் குடிகணிந்
வாகமதறிந்து அவர்கள்மீது-தாகமிகுந்துநகர்ப்புறம்
பாகுங் கிராமங்களில்-வாகுபெறுங் குடிகள்
ஓகையறக் கொள்ளற்-காகுங் கடைகளின்
சொர்னவதாயம் எனும்வரி-முன்னுதாய நீக்கி
ஏழைகட் கெல்லாம்
இடுக்கண் தருந் தோணிக் குக்-கொடுக்கும் வரியதனை
அடுக்கும் அரியாங்குப்பம்-நடுக்கந் தருஞ்சண்ணாம்பா
றிவைகட்கு மாற்றி-பயிர் விளைவுநவையறவேற்றி
முன்னிலுமிக
அதிக பலனைக் காட்டித்-திதி பெறுங் குடிகட்காண்
டதில் பனிரெண்டு வெகு-மதி பெறச் செய்தவிவன்
(செங்கோலைக் கேளீர்)...

Ayant connu la pénurie des habitants des 92
aldées du territoire de Pondichéry, plein de
compassion envers eux, voulant les rendre heureux
et satisfaits, il a commencé par abolir l'impôt nommé
Sornavadāyam qui se percevait dans les boutiques
des aldées au delà des limites; il a supprimé pour
tous les pauvres le droit onéreux de péage de bacs de
rivière d'Arjancoupam voisin de la ville et de
ChouNāmbār qui fait frémir (quand elle est
débordée); il a créé douze prix annuels pour les
cultivateurs du territoire qui, apportant
perfectionnement à l'agriculture, accroîteront le
produit de leurs champs.(Ecoutez)...

எந்த நாளுமிந்த-சிந்து நாடதனில்
வந்த குவேர்னர்களில்-இந்த வெர்னினைக் தெசேம்
மேரெனுங் குவேர்னர்-போலேவந்த தாரையுங் காணேம்
ஆதலினால்
என்று மிந்த நாட்டில்-நின்று வாழக் கடவ
ரென்று யாருந் துதிக்கும்-நன்றி வெர்னினைக்கின்
(செங்கோலைக் கேளீர்)...

Parmi les gouverneurs qui vinrent jamais dans
le pays de l'Inde, nous n'en voyons point comme le
gouverneur Verninac de Saint Maur. C'est pourquoi
tous célèbrent le bienfaisant Verninac, disant :
"Puisse-t-il à jamais rester et vivre heureux en ce
pays!".

(traduction d' Edouard Ariel, vers 1854)

Une histoire de catamaran (ou de Pondichéry à la Route du Rhum)

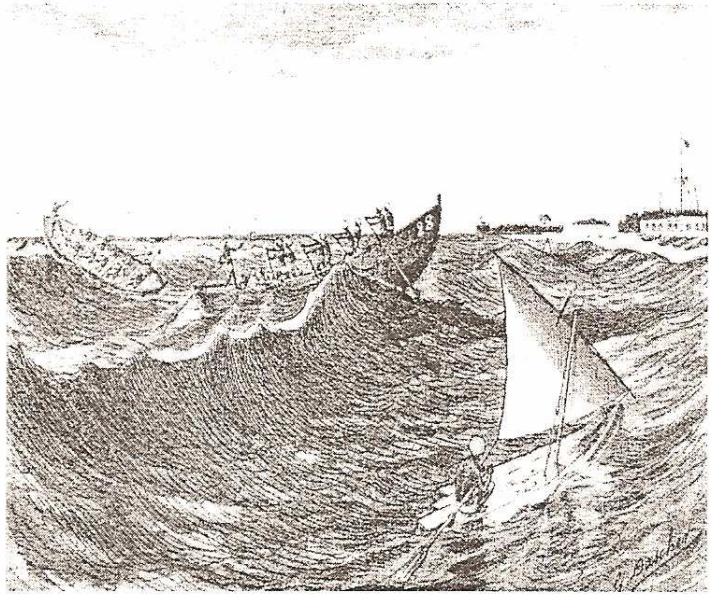
ஒரு கட்டமரத்தின் கதை

« Bien que médiocre, la rade foraine de Pondichéry est le meilleur site portuaire du Coromandel... La construction d'un port intérieur dans la rivière d'Ariancoupam, préconisé par Mahé de La Bourdonnais lui-même, puis par les jésuites, permettait d'éviter les naufrages et les pertes occasionnées par les opérations de transbordement et de transport effectuées par les **chelingues**. Ces bateaux à fond plat franchissent la barre sans être renversés, mais les marchandises sont souvent mouillées... » écrit Jacques Weber dans son précieux livre intitulé « Pondichéry et les comptoirs de l'Inde après Duplex » (Ed. Denoël).

Ailleurs, dans ce même ouvrage, on peut lire également : « Jusqu'en 1840, il n'y a pas une seule route sur le territoire de Karikal. Un simple sentier relie les deux principales localités, Karikal et la Grande-Aldée. Des bacs, de simples **catamarans** en l'occurrence, permettent de franchir les cours d'eau. Les charrettes transportant les récoltes vers le port s'enlisent ou se renversent et le riz est souvent mouillé au passage des rivières... ».

Quelles sont donc ces embarcations locales, si délicates à l'usage ?

Les chelingues ont pratiquement disparu du paysage du littoral pondichérien, tout comme la plage qui les accueillait tout au long du cours Chabrol, de part et d'autre du *pier* qui s'avancé alors droit dans la mer à la rencontre des bâtiments de commerce mouillés au large dans la rade.



Débarquement de passagers et de marchandises à Pondichéry au moyen de chelingues et de catamarans. (G. Zuili et J. Boye, 1992)

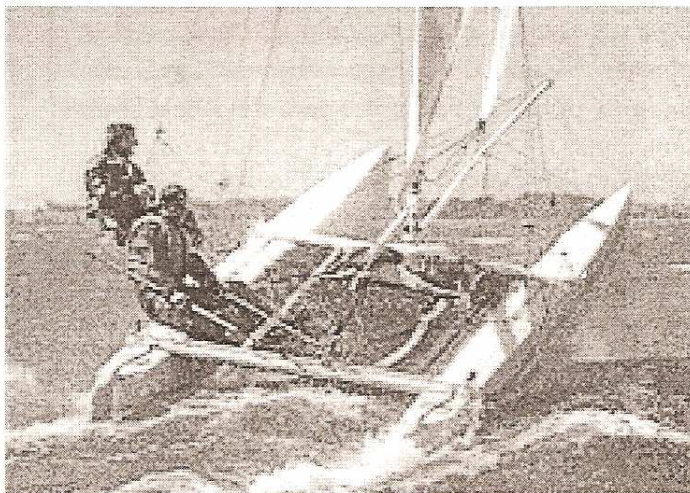
Emmenées par douze canotiers juchés sur les bancs traversant le bord, plongeant la pelle ronde dans l'écume, tirant sur les bois tortueux des avirons, et dirigées par la palette du *tindal* (ou patron) se tenant à l'arrière sur la *tille*, les chelingues partaient à l'assaut de la *barre*, n'offrant que leur légèreté aux caprices des brisants. Longue de dix à douze mètres, pour trois de large et deux de profondeur, leur coque était constituée de deux bordages de quatre centimètres d'épaisseur, réunis par une couture de fil de coco renouvelée annuellement et pressant une étoupe de fibres du même fruit. Aucune autre membrure ne venait renforcer cette jonction. Une telle structure, combinée avec la forme pointue de l'étrave et de l'arrière, amortissait le choc de l'embarcation avec la houle déchirée et constante de la côte de Coromandel. Ce passage délicat en direction de la haute mer et, plus encore, l'arrivée précipitée sur la plage sans autre frein que l'échouage seraient, hélas! bien souvent fatals aux structures membrées et clouées des canots construits à l'européenne.

Si, à cet exercice, elles se montrent particulièrement efficaces au point qu'aucun ingénieur ne jugeât bon d'apporter une quelconque modification, les chelingues marchent mal et chavirent parfois mouillant chargements et équipages. Heureusement, il se trouve toujours dans les parages quelques catamarans pour sauver les naufragés.

Le catamaran (ou *catimaron*), dont le nom est formé des mots tamouls *kaTTou* (கட்டு : lier) et *maram* (மரம் : l'arbre), est constitué de troncs de cocotier juxtaposés et liés (le plus grand au milieu) ou de pièces de bois de section quadrangulaire assemblées en biseau pour constituer la pointe de l'étrave. Il comporte généralement trois de ces pièces maîtresses, mais suivant sa longueur (6 à 10 m) il peut en compter jusqu'à sept. Sur l'avant, un montage de morceaux de bois relevés est fixé au radeau avec les mêmes cordes du pays, et empêche le navire de plonger face à la vague.

Les *marins* qui forment l'équipage (jusqu'à trois hommes) manient la pagaie ou manoeuvrent la voile pour faire aller le bateau. Quand il existe, le gréement est constitué d'une voile triangulaire à coutures roulées. Les deux ralingues sont transfilées à des vergues. A Madras, la toile peut être une voile arabe bômée. Le mât est encastré dans un évidement et ne comporte qu'un hauban sur le bord au vent, de telle sorte qu'il s'affaisse dès que le vent refuse. Le gouvernail est un safran plongeant dont l'effet de dérive s'avère très utile pour la maniabilité de l'embarcation. Aussi efficace que la chelingue pour franchir la barre, il apportera sans délai au bâtiment au mouillage le courrier que le lascar aura préalablement noué dans son turban.

De nos jours, le catamaran est encore utilisé tel quel par nombre de pêcheurs de la côte de Coromandel. Mais une autre carrière s'est ouverte à lui sous d'autres latitudes. Dans l'Océan Pacifique, les catamarans possèdent deux coques nettement séparées et reliées par un pont. C'est de cette formule qu'au 17^{ème} siècle, le savant britannique Sir William Petty s'est inspiré pour inventer le premier catamaran européen. Constitué de deux cylindres d'une longueur de six mètres environ, reliés par une plate-forme sur laquelle un mât planté au tiers supporte une voile à livarde, il est lancé le 28 octobre 1662 et reçoit le nom de baptême « *Simon and Jude* » en l'honneur des saints fêtés ce jour là. L'histoire dit que ce bateau affronta en vainqueur les plus fins coursiers de la région de Dublin en 1663.



Plus tard, les Anglais dépensèrent une fortune à construire une grande quantité de *catamarans incendiaires* sur le modèle indien primitif, pour les lancer bourrés d'artifices divers au gré des flots, des vents et des courants, afin d'incendier la flottille de Boulogne que Napoléon préparait à un raid sur la perfide Albion. Ils allèrent presque tous s'échouer sur la côte de France sans causer aucun dommage aux bâtiments de la flottille.

Revenu à des desseins plus pacifistes, le catamaran est actuellement un produit de haute technologie. Il s'est illustré dans les plus prestigieuses compétitions modernes. Les noms de Philippe Jeantot sur "Crédit Agricole", Gilles Gahinet-"33 Export", Patrick Morvan-"Jet Services", Marc Pajot-"Elf Aquitaine", et des frères Loïck Peyron-"Lada Poch" et Bruno Peyron-"Aiglon-VSD" ont défrayé les chroniques des grandes épreuves telles que le *Boc Challenge* et la *Route du Rhum*. Maintenant à la disposition des plaisanciers en vacances, le catamaran offre performances et sécurité à la plus grande joie des navigateurs.

Depuis quelques années, le bicoque a muté vers le *trimaran* perdant, dans ce néologisme sans signification, le fossile linguistique témoin de son histoire.

M.Piednoir

La danse du cheval

புரவி ஆட்டம்

L'élevage du cheval est difficile au pays tamoul. Aussi, les rois Chéra, Chôla et PânDya ont-ils dépensé beaucoup pour l'importation et l'achat de cet équidé qui, depuis l'Antiquité, a été considéré comme un auxiliaire essentiel dans l'armée et comme un bien précieux. A l'époque de Vijayanagar et même plus tard, les commerçants arabes et portugais en faisaient un commerce très lucratif dans les différents ports du sud de l'Inde.

Le nom "Pouravi ÂTTam" (புரவி ஆட்டம்) est composé de deux mots : "pouravi" signifiant cheval et "ÂTTam" signifiant danse. Connue également sous le nom de "Poikkâl koudiraï" (பொய்க்கால் குதிரை = cheval à fausses pattes), cette danse folklorique est très célèbre dans la région de Pondichéry et de ses environs. Elle est effectuée avec un cheval en carton et de petites échasses en bois.

Attesté déjà dans l'importante épopée tamoule Silappadigâram (சிலப்பதிகாரம்) sous le nom de "Marakkâl ÂTTam" (மரக்கால் ஆட்டம் = danse à pieds en bois), cet art s'est beaucoup développé à l'époque des Chôlas impériaux. Leur capitale Tanjâvûr (தஞ்சாவூர்) est réputée pour ses danseurs de Pouravi ÂTTam. Cette danse folklorique a connu un renouveau sous la dynastie des Mahrâttas, au XVIIIe siècle. Elle a aussi évolué au cours du temps et pris, dans certains endroits, quelques aspects modernes. Ainsi, les danseurs actuels introduisent même des pas de BarathanâTTyam ou de Kathak dans le style ancien.



La principale attraction de cette danse est, bien sûr, le cheval en carton richement décoré. Celui-ci est fait de jute, de carton, de papier mâché et de verre. Le danseur l'utilise comme monture et comme déguisement, en l'enfilant par un trou d'homme aménagé sur le dos de la figurine. Les mouvements qu'il va imprimer lors de sa danse, en synchronisation avec les cadences de pas bien frappés sur le sol, vont créer l'impression de chevauchement. Naturellement, la maîtrise des échasses en bois nécessite une longue pratique de la part des artistes.

Cette danse est exécutée par des hommes et par des femmes. En général, il s'agit d'un couple de danseurs représentant le roi et la reine. Quelquefois, à titre de cavaliers ordinaires, les artistes font durer le spectacle pendant des heures, en faisant de nombreuses acrobaties.

Encore aujourd'hui, à Pondichéry et au Tamilnâdou, la danse du cheval reste l'une des principales attractions lors des fêtes populaires et religieuses.

En Ile-de-France, certains groupes à vocation culturelle originaires de Sri-Lanka essaient, avec beaucoup de mérite, de perpétuer cet art traditionnel.

G. Sundari (d'après Somalé)

***** Les articles de La Lettre du Cercle Culturel des Pondichéryens sont disponibles également *****
sur INTERNET : URL : <http://www.MicroNet.fr/~karikaln/ccp.htm>

Merci d'adresser vos commentaires et suggestions à : M.Gobalakichenane, 22, villa Boissière, 91400 - Orsay, France