

Le tour de Martinique des **YOLES RONDES**

Photographies de
MARC SAMBI

Textes de
JEAN-CLAUDE ASSELIN DE BEAUVILLE
THOMAS THURAR

Éditions **OUEST-FRANCE**

DE LA YOLE DE PÊCHE À LA YOLE DE COMPÉTITION

En ce début du ^{xxi}e siècle, l'embarcation traditionnelle n'a jamais été aussi éloignée de sa fonction d'origine. Véritable engin de compétition, poussée par une voilure disproportionnée, la yole d'aujourd'hui est l'héritière moderne des frêles embarcations de pêcheurs qui portaient jadis gagner leur pitance en mer.

À l'origine, la yole était de dimensions réduites, 4 à 5 mètres tout au plus. Guy-Albert Romer, coursier qui a gagné cinq Tours, trois en tant qu'équipier et deux en tant que patron, se souvient : « Mon père avait deux yoles qui ne dépassaient pas 4 mètres de long : une plate nous permettait de transporter l'eau potable pour la maison et l'autre, légèrement arrondie, servait pour la pêche. On les utilisait soit avec des rames, soit avec une voile réalisée avec les sacs de jute servant à transporter le sucre de canne. » Simple outil de pêche, elle permettait aux marins pêcheurs, accompagnés d'un ou de deux matelots, de partir en mer. À l'époque, elle ne possédait pas de moteur. Les plus hardis rejoignaient « Miquelon » (le grand large) à la rame pour jeter leur filet et attraper dorades et bonites. Au retour, ils hissaient une petite voile pour regagner le rivage.

Évidemment, parfois, plusieurs pêcheurs rentraient au même moment et ne résistaient pas à la tentation de faire une petite course entre eux, pour devancer les collègues à terre. Ces petites joutes amicales entre pêcheurs donnèrent des idées à quelques personnages fortunés, à la recherche de nouvelles distractions. Au fil des ans, des petites courses furent organisées le dimanche, sur des petits parcours. On franchit un nouveau cap, avec l'organisation de paris autour de ces courses, principalement par les « békés ». C'est ainsi que naquirent les « kouss canot arété », chères à Georges Brival, le premier président de la Société des yoles rondes de Martinique. Il s'agissait de convenir d'une date pour organiser un « tirage », expression martiniquaise pour définir une course entre deux yoles de marins pêcheurs, strictement identiques, en taille et en voilure. Fort de cet engouement, certaines mairies décidèrent de mettre ces courses au menu de leur fête patronale. Au fil des années, ces manifestations attirèrent un public de plus en plus nombreux.

L'attrait de ces nouvelles courses inspira les charpentiers de marine qui cherchèrent à améliorer les performances des bateaux. C'est ainsi que des visionnaires comme Jean Lafontaine, ou Lison Marie-Madeleine plus tard, firent évoluer la construction de la yole en s'éloignant du modèle du gommier qui ne répondait plus aux besoins de la compétition. La yole devint alors plus évasée et surtout plus longue. Elle passa à 8 mètres, puis 9,30 mètres pour atteindre 10,50 mètres de nos jours. Nombre de ces constructeurs de yoles étaient des autodidactes qui avaient appris en s'inspirant de l'existant, comme Georges-Henri Lagier ou Guy-Albert Romer, pour ne citer qu'eux. Les « bois dressés », perches sur lesquelles s'appuient les équipiers pour équilibrer la yole, apparurent avec les premières compétitions de yoles dans les années soixante. Avec la création de la Société des yoles rondes et gommiers en 1972, ces bateaux, qui étaient le gagne-pain des pêcheurs, devinrent au fil du temps des bolides de compétition et l'illustration d'un savoir-faire traditionnel martiniquais.

THE YOLE, FROM FISHING BOAT TO RACING BOAT

In these first decades of the 21st century, Martinique's traditional sailing boats, known as *yoles*, have never been so far removed from their original function. Today's *yoles*, fine-tuned racing craft driven by huge sails, are the modern heirs of the rickety boats once taken out to sea by fishermen to earn a pittance.

Yoles were originally much smaller, measuring no more than 4 to 5 metres. *Yole* racer Guy-Albert Romer, who won five Tours, three as a crewman and two as a skipper, remembers that «*my father had two yoles that were no more than four metres long: one flat-bottomed yole that we used to transport drinking water for our house and the other slightly rounded for fishing. We drove them either with oars or with a sail made of jute bags that originally contained cane sugar.*» The *yole* was a simple piece of fishing equipment that enabled fishermen to head out to sea. The boats didn't have an engine. The hardy fishermen rowed themselves out to the open sea to cast their net and catch bream and skipjack. On the way back they would hoist a small sail to drive them back to shore.

And of course sometimes several fishermen would arrive back at the same time and wouldn't be able to resist the temptation of an impromptu race among themselves. These friendly contests between fishermen gave some wealthy locals, always on the lookout for new forms of entertainment, an idea. Over the years, low-key races were organised over short courses on Sundays. These took on a whole new dimension when a system of betting on these races was introduced. This led to the «Kouss Canot Arété» competitions so beloved by Georges Brival, first President of the Société des Yoles Rondes de la Martinique. The idea was to set a date to hold a *tirage*, a Martinique expression meaning a race between two *yoles* of the same size and with similar sails. The popularity of this concept encouraged some town councils to add these races to their annual patron saint festivals. Over the years, the events attracted ever larger crowds.

The attraction of these new races inspired shipbuilders to look for ways of improving the boats' performances. Visionaries such as Jean Lafontaine, and later Lison Marie-Madeleine, contributed to the development of *yole* building by moving away from the model of traditional gum tree boats (*gommiers*), which no longer met the needs of racing craft. *Yoles* became more flared in shape and much longer. They grew to 8m, then 9.3m, before reaching the 10.5m of today's boats. Several *yole* builders, such as Georges Henri Lagier and Guy-Albert Romer, were self-taught and learned on the job based on their experiences with existing vessels. The *bois dressés*, wooden poles which the crew members lean on to balance the *yole*, appeared with the first *yole* competitions in the 1960s. With the creation of the Société des Yoles Rondes et Gommiers in 1972, these boats, once the basic tools of fishermen's livelihoods, gradually evolved into serious racing vessels that reflected the traditional skills and know-how of Martinique's residents.

IDENTITÉ COMMUNALE ET RIVALITÉS ENTRE LES COMMUNES

Les courses de yoles du dimanche et bien sûr l'évènement de l'année, le Tour, sont l'occasion pour les équipages de s'affronter entre embarcations mais aussi insidieusement entre villages, communes et territoires. D'où vient cette compétition qui l'alimente ? Comment a-t-elle évolué à travers le temps ?

Pour Yvan Nella, chronométrateur depuis de nombreuses années sur le Tour, il est clair « qu'avant que les premiers Tours de Martinique ne débutent, les gens de la mer entretenaient un instinct grégaire pour trouver matière – et pourquoi pas prétexte – pour se rassembler au sortir de "Miquelon" (pêche au large). »

La vente de leur produit de pêche étant assurée, c'est autour d'un « blaff » (poisson préparé avec des épices) bien arrosé par le punch que se terminait la journée. Des invitations fortuites entre Franciscains, Robertins et Vauclinois dynamisaient davantage ces rencontres, surtout pour commenter les courses de yoles organisées à la faveur des fêtes communales, sans toutefois que la rancune ne vienne troubler ces moments d'échange. Il n'était pas rare de voir ces patrons (marins pêcheurs) échanger sur le choix du type de pêche par rapport à un cycle lunaire moins favorable.

C'était l'occasion, aussi, de pronostics sur la prochaine course, ravivant ainsi blagues et défis. Sur cette magnifique côte s'installaient les pêcheurs. Des cases étaient construites, puis améliorées grâce à des « coups de main » réciproques. Il n'était pas rare de voir un marin pêcheur du François aller à la rencontre de l'âme sœur au Robert, et vice versa.

C'était là encore une occasion de profiter des « joupas » entretenus, bien souvent, par les femmes des marins pêcheurs. En prêtant attention à quelques identités franciscaines, robertines et même vauclinoises, on peut affirmer qu'un lien s'est tissé puis concrétisé par des « mises en ménage » très souvent régularisées par des mariages.

De tout cela est née cette convivialité, mais aussi ces joutes verbales où chacun voulait défendre sa yole, sa commune, dans le respect et le fair-play que l'on reconnaît aux gens de la mer.

Pour Maurice Antiste, maire de la commune du François et sénateur de la Martinique, qui connaît bien la mer, la pêche et la yole : « Tout territoire occupé par l'homme répond à des exigences d'abord physiques – présence de l'eau accessible et valeur nutritive des sols – puis... "immatérielles".

C'est le cas de notre île et de ses nombreuses communes. Une commune, en plus de se confondre avec un territoire parfaitement délimité, se définit par les valeurs communes à ses habitants qui, du reste, s'y reconnaissent et s'en revendiquent, par ses édifices publics imposants tels que l'église, la mairie ou le cimetière. C'est aussi par un club sportif avec des couleurs propres et un espace d'évolution bien identifié. C'est encore une histoire commune s'appuyant sur des individus faisant la fierté de la commune. »

C'est bien le cas de certaines villes côtières où l'activité yole s'est imposée.

Précisons, avant de poursuivre, que cette activité est relativement récente et donc plus facile à analyser.

LOCAL IDENTITIES AND RIVALRIES

The Sunday *yole* races, and of course the Tour – the event of the year – don't just provide an opportunity for crews to race their boats off against each other; they also give rise to a healthy rivalry between local towns and villages. Where does this sense of competition come from? What feeds it, and how has it developed over time?

For Yvan Nella, a timekeeper on the Tour for several years, it's clear that *«even before the first editions of the Tour de Martinique, seafarers were instinctively gregarious – they would look for any reason to get together on their return from a sea fishing trip.*

They knew they didn't have to worry about selling their fish, so they turned their attention to a hearty «blaff» (fish prepared with spices), washed down with a few glasses of punch, to end the day on a good note. These get-togethers became a more regular affair, with casual invitations extended among residents of Le François, Le Robert and Le Vauclin, especially to comment on the yole races held during local festivities – but there was never any nastiness involved. It wasn't unusual to see these fishermen discussing the fishing methods they used to deal with less favourable lunar cycles.

The get-togethers were also an opportunity for a few predictions about the next race, giving rise to the odd joke or challenge. The fishermen would set themselves up on these beautiful shores and build cabins, then improve them, everyone giving each other a helping hand. It wasn't unusual to see a fisherman from Le François go looking for a kindred spirit in Le Robert, or vice versa.

And it was a great opportunity to make the most of the «joupas», or market stalls, often run by the wives of fishermen. If we take a closer look at the identities of some residents of Le François, Le Robert and even Le Vauclin, we can see that there have been several links created by «inter-community» marriages.

This long history gave rise to a sense of friendly joviality and also to mutual teasing and banter, with everyone keen to defend his or her yole and community – but all in the spirit of respect and fair play that is so characteristic of seafarers.»

Maurice Antiste, Mayor of Le François and Senator of Martinique, has an intimate knowledge of the sea, fishing and *yoles*. He adds: *«Any area occupied by humans must initially meet very basic physical requirements (accessible water and fertile soil), then «intangible» requirements. And that's true of our island and its many towns and villages. Any given community, over and above its clear geographical perimeters, is defined by the shared values of its citizens, who identify with it and forge a bond with it, and also by its public buildings such as the church, the town hall and the graveyard. Another source of identity is a sports club, with its own colours and traditions. And then there is a shared history, built around individuals that are the pride of the community.*

This is certainly true of some coastal towns where yole racing is popular.

Before going on, it's worth pointing out that since this activity only started fairly recently, it is relatively easy to analyse.

























