

## Préfaces

**T**RAVERSER un océan en solitaire fait penser à une épreuve initiatique. Elle mûrit le navigateur et l'aide à mieux se connaître. Elle lui fait gagner du temps dans sa réflexion personnelle aussi bien que technologique...

Pour avoir vu vivre et travailler Corentin au chantier *Tara Tari* pendant plusieurs mois, j'ai compris que sa personnalité s'accordait avec les maximes d'Anne Philippe qui ont accompagné ma vie :

*Se laisser porter par l'imaginaire, se sentir capable de réaliser ce qu'il souffle et tenter de vivre là où il conduit, dans un mode où jamais le futile et le routinier ne pourront dominer. C'est un chemin sur lequel on se perd facilement, il exige l'accord de l'instinct et de la raison, demande que l'émotion soit maîtrisée, la sentimentalité bannie, la transparence constante.*

J'ai compris que son rêve avait du sens et de la substance, j'ai compris que Corentin avait la volonté de le mettre en place et aussi celle de faire face aux multiples difficultés de toute expérience *hors piste*, de toute Aventure réelle.

Sûr du bateau et confiant dans Corentin, je ne pouvais dès lors que surmonter mes appréhensions *paternalistes* pour aider Corentin à se lancer sur une route possible, mais que je devinais semée d'embûches.

Traverser un océan n'est qu'une succession de miles nautiques, certes plus longue que la croisière habituelle. Mais c'est aussi une succession de mille difficultés de tous ordres dans laquelle le danger réside moins dans les grandes souffrances que dans l'usure. Usure du matériel dans l'incessant ragage, usure des pièces mécaniques, usure des forces et du moral face à tant de fatigues répétées et accumulées.

Il faut que l'épuisement physique et psychologique des nuits sans sommeil et des tensions accumulées, ajouté à celle de l'inconfort d'une petite embarcation ne mettent pas en péril l'essence de l'aventure et la

vie du navigateur. Il faut posséder, un bon sens solidement ancré et une grande volonté pour solutionner patiemment, un à un et sans tarder jamais, chaque problème avant qu'il ne s'ajoute au suivant arrivant à générer l'irréparable. Il faut également être pourvu d'une grande force morale pour garder, au sein de l'épreuve, la vision et la foi dans le succès imaginé au départ.

Corentin a su réunir les éléments de la réussite et je salue son aventure qui l'inscrit dans la fraternité des personnes audacieuses, ayant le courage de sortir des sentiers battus pour offrir aux autres les résultats de leurs quêtes.

Je formule des vœux pour que la deuxième partie du projet de Corentin ; la mise au point de la préparation du jute comme matériaux de construction industriel soit couronnée de succès et apporte un complément de ressource au peuple si courageux du Bangladesh ainsi qu'une fibre propre pour les utilisateurs du monde et les générations nouvelles.

Le chantier *TaraTari* du Bangladesh attend le retour de son fils prodigue.

Yves Marre

Au-delà de l'exploit et du courage nécessaire, le voyage de Corentin trace un chemin de solidarité et d'humanité entre le Bangladesh et la France. Un long fil de jute sur l'Océan, un engagement pour le développement d'une solution qui bien au-delà du monde des chantiers navals profitera à de nombreux secteurs de la construction locale.

Le jute n'a pas d'aussi bonnes caractéristiques mécaniques que le lin ou que le chanvre, mais elles sont suffisantes pour être utilisées efficacement comme matériau de renfort dans un composite. La technologie développée pour l'utilisation du lin technique dans les composites en France, est transférable au Bangladesh pour le jute. C'est ce modèle de développement qu'ensemble, avec Yves Marre et Corentin, nous poursuivons. Nous avons créé l'association *Watever* pour venir en aide aux populations qui vivent avec l'eau. Les habitants des rivages dont la vie sociale et économique est bousculée par les changements climatiques, et la raréfaction des ressources naturelles. Les bateaux sont au centre du tissu économique, ils servent à se déplacer, à pêcher, ils peuvent offrir toutes sortes de solutions aux problèmes qui se posent aux habitants des rivages des fleuves, et du bord de mer. Le bois devient rare et cher, le composite de fibre de verre et de résine polyester est une solution, pour le moment, mais elle ne s'inscrit pas dans une démarche de développement durable, c'est pourquoi il est important de trouver localement des solutions alternatives.

En février 2010, je suis venu voir Corentin et son bateau. Nous l'avons aidé dans la transformation du bateau de pêche côtière développé par *Tara Tari* auquel il a activement participé, en bateau de large. Quand Corentin m'a présenté à son bateau, j'ai compris dans son regard, dans les solutions auxquelles il aboutissait et qui exprimaient son niveau d'anticipation, que son aventure était possible. Nous avons ensemble, testé avec succès la stabilité du bateau, revu certains points du gréement, constaté que l'humidité serait permanente et la capacité de

préserver un *confort* minimum importante, et surtout conclu qu'avant tout, il fallait qu'il soit attaché au bateau.

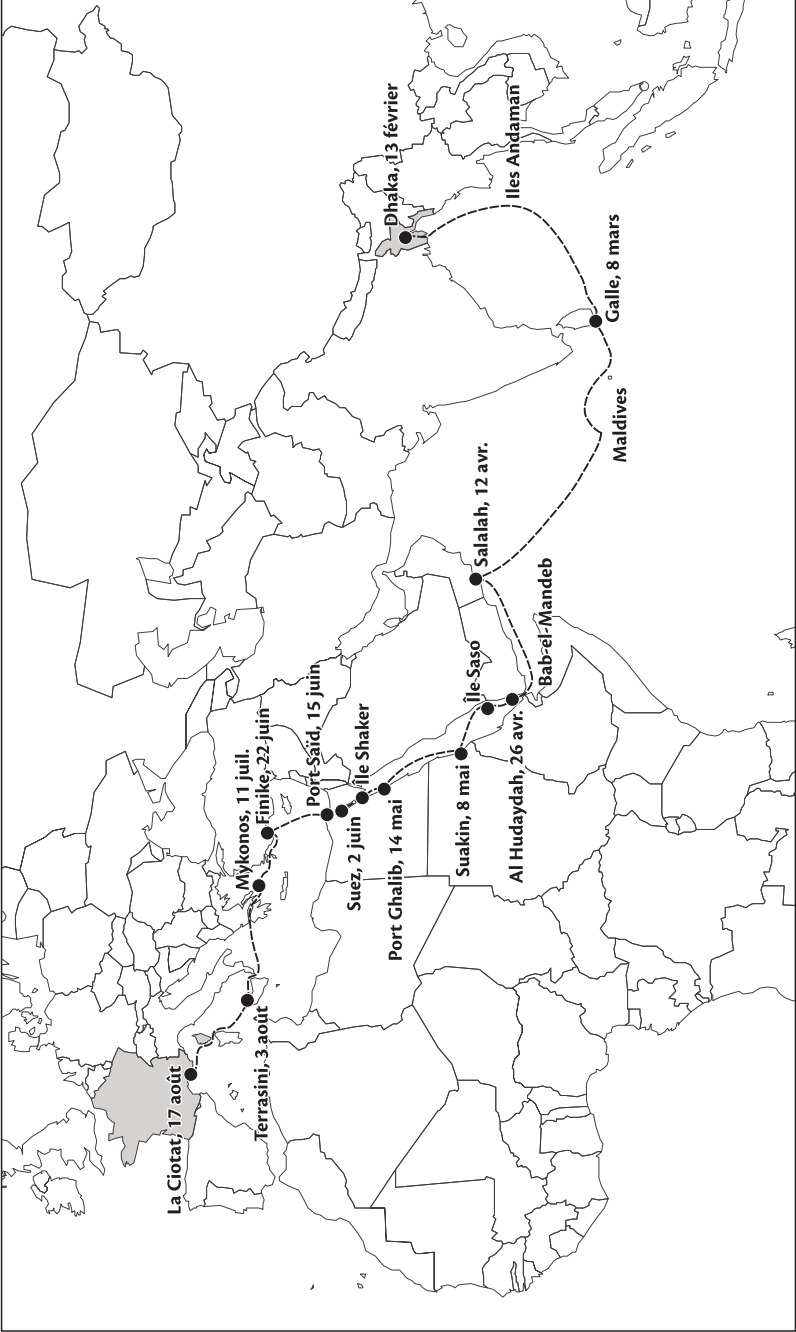
La suite, Corentin l'a écrit, avec humilité, courage, beaucoup d'humour et de poésie.

Ce fil de jute déroulé dans le sillage de Corentin est avant tout un espoir nouveau, une collaboration possible qui sera source d'échange et de développement, il faut aller au Bangladesh pour comprendre qu'en créant au présent, on fait naître un futur et surtout, que ce que l'on apporte est très peu par rapport à ce que l'on reçoit.

Marc Van Peteghem



*Partir, ce n'est pas couper ses racines, mais les sortir de leur terre, comme on change une plante de pot pour qu'elle puisse continuer à grandir.*



*Dhaka, 27 juin 2009 – Où tout démarre, dans une Coccinelle.*

La petite Coccinelle slalome dans l'artère bondée qui relie l'ouest de Dhaka au reste du monde. Yves Marre est au volant, moi à côté, concentré sur ce que je vais lui annoncer : « Yves ? »

C'est le moment que j'ai choisi pour lui parler du projet. Cela fait des semaines que je laisse mûrir l'idée dans un coin de ma tête, entre *traverser la Papouasie avec un couteau suisse et survivre six mois comme à l'âge de pierre dans la vallée du rift*. Mais cette idée-là est vite devenue prioritaire tant elle correspond à mes convictions, tant elle porte un intérêt ambitieux. Je ne pense plus qu'à elle.

Je me suis aperçu que pour ce genre d'idée, il faut bien choisir la première personne à qui l'on en parle. Sinon, on risque de vous casser l'élan en vous disant : *La Papouasie, t'es malade, ils sont cannibales les Papous, tu vas te faire bouffer*, ou bien : *Tu connais l'espérance de vie d'un homme de l'âge de pierre ? C'est pire que jouer au Scrabble sur l'autoroute*. Yves est la personne idéale. Impossible d'estimer son âge, mais cela n'a pas d'importance car malgré ses cheveux blancs son esprit ne vieillit pas. Ultra dynamique, créatif et ambitieux, sa vie est remplie de projets fous. C'est sûr, il ne sera pas du genre à commencer par me demander si je sais naviguer.

« — Je peux te parler d'un projet ?

— Vas-y.

— J'aimerais faire au chantier le premier bateau en jute, et rentrer avec en France à la voile.

— Ah, intéressant !

— Je pense que ça pourrait permettre de trouver de l'argent pour continuer les recherches sur le jute...

— Comme Bombard qui a prouvé que son radeau était sérieux en se laissant dériver pendant plusieurs mois ?

— Exactement. Je pense que c'est le meilleur dossier que je puisse réaliser pour trouver des partenaires ».

Yves mène toujours la Coccinelle entre les nids de poule, les poules, boucs, *rickshaws* \*, enfants et balles de criquet, mais il est absorbé par autre chose. Il réfléchit déjà à mon itinéraire !

« — Viens ce soir à la maison, on va regarder les pilot charts.

— Les quoi ?

— Les statistiques de vent.

— *Cool*, alors t'es *dac* pour me donner un coup de main ?

— Bien sûr. Et je serai peut-être même tenté de faire un bout de la route avec toi ».

La Coccinelle se gare sur la pelouse du chantier. Youhou, c'est parti !

Le soir même je suis chez Yves.

Confortablement enfoncés dans un canapé, un verre de whisky à la main, et un air de musique classique aux oreilles, nous rêvons devant les cartes.

Je remue ses souvenirs décantés par les années passées au Bangladesh.

Yves a une bonne expérience de la mer. Il a traversé trois fois l'Atlantique et surtout, il a rejoint le Bangladesh en péniche depuis la France ! C'est cette péniche qu'il a transformée en hôpital flottant. C'était le point de départ de l'association *Friendship* qu'il a créé avec sa femme Runa, il y a quinze ans.

Nous parcourons sur la carte la route qu'il a prise pendant ce périple : la Méditerranée dans la longueur, le canal de Suez, la mer Rouge dans la hauteur, l'entonnoir du golfe d'Aden, la traversée de l'océan Indien en ligne droite, le *Eight Degree Channel* au nord



des Maldives, le cap Comorin au sud de l'Inde et enfin le golfe du Bengale.

Douze mille kilomètres ! Ça me donne le vertige.

Le niveau de whisky descend dans la bouteille à mesure qu'il déroule ses anecdotes.

Il m'explique comment on calcule les distances en mer. La terre est divisée en quatre-vingt-dix degrés de part et d'autre de l'équateur. Chaque degré est divisé en soixante minutes. Une minute c'est un mille nautique. Ça fait un kilomètre huit. Et un nœud, c'est un mille nautique par heure.

On se lance dans des calculs. Yves et sa péniche ont mis seulement trois mois pour parcourir sept mille milles. Mais, avec un petit voilier mon expédition en prendra au moins cinq ou six.

Il me déchiffre les petits symboles des pilot charts. Selon ces statistiques météo, la meilleure époque pour partir est début janvier. Je fixe la date limite au 15 février.

Après, la mousson s'inversera dans l'océan Indien, et les vents de la mer Rouge deviendront trop violents.

Nous sommes fin juin, ça ne me laisse pas beaucoup de temps pour préparer l'expédition !

### *Back to the trees.*

Trois mois avant, je débarquais au Bangladesh pour travailler en tant qu'ingénieur avec Yves, et l'aider à monter le chantier naval *Tara Tari* \*.

Du haut de mes vingt-cinq ans, je savais que venir travailler ici serait une bonne expérience tant humaine que professionnelle. Car entre la France et le Bangladesh il n'y a pas seulement un décalage horaire. La culture, le climat, la nature, tout est différent. Et même s'il est impossible de trouver une baguette, un saucisson ou du fromage et que le vin est interdit, je trouve cet Enfer attachant.

Car dans toute cette pauvreté, l'immense richesse du pays est la gentillesse portée par ses habitants. Il suffit de se balader le soir dans Paris, tous les vendeurs de roses que l'on croise sont des Bangladeshis !

Je me suis installé sur un bras du Brahmapoutre à une vingtaine de kilomètres en amont de Dhaka. J'ai emménagé sur le *Shampan*, un grand voilier traditionnel en bois aux allures de bateau de pirate. Il est amarré le long d'une forêt, à un quart d'heure en barque du chantier Tara Tari.



### *Le bateau à remonter le temps.*

*Sur la berge, il y a le semeur de riz qui jette des poignées de graines comme s'il lançait un pouvoir magique. Et le martin-pêcheur qui tape ses poissons sur le bord du bateau. Et les chauves-souris géantes qui me survolent au coucher du soleil en rentrant dans la forêt. Le matin dans la lumière irréelle du lever de soleil, une brume d'un blanc opaque accrochée à la surface de l'eau laisse apparaître les ombres flottantes de pêcheurs silencieux qui posent leurs filets.*

*Sans doute, tous les jours depuis des milliers d'années le même manège tourne sur la rivière.*

*Pour emménager j'ai sélectionné un best of de notre civilisation :*

*un ordinateur avec modem sans fil, une plaque électrique, une ampoule, un matelas et une moustiquaire.*

*22 mai 2009 – E-mail envoyé à mes amis.*

*Je vous écris pour partager avec vous un évènement qui vient d'ébranler l'harmonieuse structure de mon quotidien, un séisme dans le doux équilibre de mon écosystème. Je vivais jusqu'alors en paix avec un couple de geckos, Ramesh le rat et sa petite famille, les fourmis, les blattes, la petite ruche d'abeilles bizarres et les discrètes araignées géantes. Mon bateau était devenu une tranquille arche de Noé. Nous avons créé un régime fondé sur les lois naturelles. Tout le monde avait sa place et son rôle. On pouvait même sentir une complicité entre les espèces.*

*L'écosystème prospérait...*

*Jusqu'à ce que tout s'effondre il y a quelques instants, quand un bruit a perturbé ma sieste...*

*... Un bruit de robinet allumé.*

*J'entrouvre un œil. De l'eau coule à flots depuis la mezzanine. Une analyse rapide m'indique que c'est une fuite d'eau, mais une étincelle de lucidité m'éclaire ; il ne pleut pas dehors, il ne peut donc pas pleuvoir à l'intérieur. J'émerge complètement, tiré de mon sommeil par des bruits de pas qui partent de l'endroit où ça coule. Quelque chose de lourd se presse là-haut, saute sur une étagère et laisse dépasser une queue de la taille d'un bon masala dosa \*. Alerte, je bondis hors de ma moustiquaire. Les pas s'accélèrent. Une ombre furtive est projetée sur mon mur de bambous.*

*C'est un rat.*

*Un rat de la taille d'un chat !*

*Soudain un autre bruit me surprend. Je tourne la tête. C'est Ramesh le rat. Il mate la scène depuis la fenêtre. Au-dessus, le*

*monstre se déplace nerveusement. C'est la panique. Je l'entraînerais distinctement. Mais c'est quoi ce truc ? Il est énorme. Sûrement un pote de Ramesh, il a déconné grave sur ce coup. Je regarde par terre. Le sol est inondé d'énormes fourmis. J'ai été trop loin. L'écosystème s'est emballé.*

*Instinctivement je sais qu'il n'y a pas de place pour nous deux sur le bateau. Ce sera lui ou moi. Un rapide soliloque et je décide de changer d'ère. En tant que grand prédateur, du haut de la chaîne alimentaire de notre écosystème et seul à avoir compris comment ouvrir la réserve de bouffe, je me sens gardien de la paix du bateau. Je décide de me battre pour rétablir l'équilibre.*

*La sélection naturelle, désormais, c'est moi. Je lui déclare la guerre, pour le respect de notre race.*

*Faites-moi confiance, l'homme triomphera  
Aux armes ! Excès des rats”.*

C'est dans cet isolement fertile que je ressasse mon idée depuis des semaines.

Mais aujourd'hui, pendulant dans mon hamac, à la lueur de ma petite ampoule tamisée par des dizaines d'insectes en orbite, je sens que c'est le moment de prendre La décision.

Maintenant Yves est au courant, et surtout il n'a pas dit que mon projet lui paraissait impossible. C'est donc un début de concrétisation. Je suis devant le difficile passage de l'idée à sa réalisation.

### *Du rêve à la réalité.*

Pour mes grands choix — comme celui-ci — je ne veux pas être influencé par la paresse ou autres parasites liés au contexte présent. Alors je ne prends pas de risques. Je laisse décider Corentin du futur : Moi, quand je serai grand-père.

Comme j'ai deux options devant moi, il y a deux grands-pères

Corentin. Il y a celui qui est parti et celui qui est resté. Le but du jeu est de savoir lequel regrette le moins sa décision. Alors je les imagine argumenter entre eux, défendre la décision qu'ils ont prise.

« — Prendre autant de risques ça n'a pas de sens !

— C'est ce que tu as fait qui n'a pas de sens ! Tu as eu à ta portée l'opportunité d'un tel impact économique et écologique pour le Bangladesh et tu ne l'as pas saisi ! Tu préfères peut-être avoir travaillé en France sur l'optimisation des injecteurs de moules de brosse à dents ?

— Enfin, de là à passer six mois dans l'inconfort et loin de tes amis...

— C'était une expérience géniale ! Tu as déjà connu la solitude ? Tu as déjà été seul dans un rayon de seulement un kilomètre ? Je me demande ce que tu racontes à tes petits-enfants...

— Tu es revenu sans un rond !

— Je préfère être fier de ce que j'ai fait, non pas de ce que j'ai ».

Je les arrête là. C'est très clair. C'est Corentin qui est parti qui s'en sort le mieux. C'est lui que je vais rejoindre. Il ne peut pas regretter d'avoir suivi ses convictions. Et son expérience l'a grandi. Elle lui a ouvert l'horizon.

Puis, il rejoint l'esprit de mes papas : Monfreid m'a appris à ne pas avoir peur de l'inconnu et être à l'écoute des opportunités. Saint Exupéry m'a conseillé de suivre mes envies, de me développer selon ce que je suis sans carcan.

Trop d'idées sont maintenues à l'état de rêve, trop d'énergies ne sont pas exploitées, trop de barrières invisibles ne sont pas franchies. Tant de justifications masquent la peur de l'inconnu : un emprunt, une famille, une femme qui n'aime pas voyager, une promesse d'augmentation, la sécurité de l'emploi, le cumul des points de retraite...

Il ne faut pas contempler les rêves, mais les cultiver pour les faire sortir de terre, exploiter l'énergie contenue dans la graine pour percer la surface.

### *Plan d'attaque.*

C'est parti, je vais tenter de dessiner, puis de construire un voilier transocéanique expérimental en moins de six mois, au Bangladesh, et avec un budget ridicule. Heureusement je n'y connais rien, sinon ce serait démoralisant.

Je sais que je ne pourrai pas réussir ce challenge tout seul. Il faut que je m'entoure d'une équipe. Si mon idée est une graine dans une terre fertile, Yves est un jardinier. Le second jardinier dont j'ai besoin est Marc Van Peteghem. Architecte naval reconnu pour dessiner les voiliers les plus rapides du monde, il est surtout — pour moi — une référence d'entrepreneur humaniste. Marc voit loin et large, et ses convictions prennent de la place. Je l'ai déjà rencontré car il aide Yves à dessiner les bateaux de Friendship.

Le 16 juillet, je lui envoie un e-mail pour lui présenter le projet. Je lui demande s'il peut me donner un coup de main pour dessiner mon voilier, et chercher le matériel que je ne trouverai pas au Bangladesh.

Dès le lendemain je découvre dans ma messagerie la réponse de Marc :

*Ça me fait un peu peur parce que la barque de pêche que tu veux fabriquer n'est pas tout à fait le voilier transocéanique idéal, mais bien sûr je peux te donner un coup de main.*

Je m'attendais à ce qu'il accepte de m'aider. La vraie bonne nouvelle, c'est qu'il ne dit pas que mon projet lui semble impossible !

Pour compléter l'équipe j'ai besoin d'un dernier jardinier. Et il n'est pas moins grand que les deux autres : c'est Gérard d'Aboville,

le navigateur qui a traversé l'Atlantique et le Pacifique à la rame !  
Connu et reconnu dans le monde de la voile (voire même dans toute la galaxie), il est président du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques. C'est le parrain idéal du projet. Il a l'âme *écolo* et c'est un aventurier de la mer. Son image colle parfaitement. Et à son tour, il accepte de m'aider !

La machine est en marche.

...Ou plutôt le cadre est posé. Il y a beaucoup de travail à abattre et un planning serré, dans un pays où le temps s'écoule de manière étrange...

### *La terre fertile du Bengale.*

*Parmi toutes ses particularités, le Bangladesh est le dernier des pays que j'ai visités à avoir toute sa flotte de bateaux de pêche en bois. Il y en a une quantité énorme, ce serait la plus grande flotte au monde. Mais à cause de la déforestation, toutes ces étendues pelées par l'homme laissent prévoir un changement de matériau dans la construction navale du pays. Le prix du bois augmente, et comme chez les voisins indiens ou sri lankais, les plages vont bientôt voir débarquer des milliers de bateaux en composite à base de fibre de verre. Certes, ils sont plus sûrs et diminuent radicalement les disparitions de pêcheurs en mer, mais en parallèle cela demande d'importer la fibre de verre, très énergivore à la production et difficile à traiter en fin de vie. Puis, ce n'est pas très profitable à l'économie du pays car c'est un savoir-faire qui est détenu par des entreprises occidentales.*

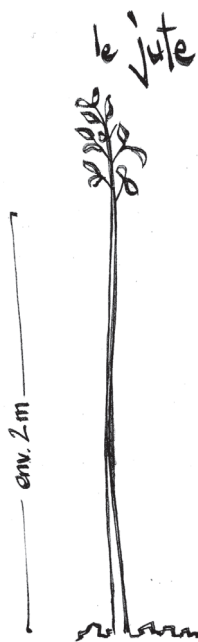
*Or je me suis aperçu que ce changement subit par les pays voisins n'était pas inéluctable. Le Bangladesh maîtrise depuis des siècles la culture et l'utilisation du jute, qui semble être une alternative très*

intéressante à la fibre de verre. Cette plante qui pousse partout dans les terres humides du Bengale est légère, résistante et peu chère : on l'appelle la golden fibre du Bangladesh. Et raison de plus, l'industrie du jute, qui fut l'économie principale du pays pendant des siècles, s'écroule en ce moment face aux fibres synthétiques. La toile de jute ne s'exporte presque plus, et même les Bangladeshis se mettent à utiliser le plastique pour le transport des denrées, au grand dam de leur ministre du Jute !

C'est en naviguant dans les nervures du delta du Gange que j'ai pu observer l'importance de la grande chaîne du jute, des champs soignés par des milliers de paysans aux sacs de riz en toile de jute, en passant par les marins qui remontent les fleuves sur leurs bateaux remplis à couler, et les usines qui le transforment.

Déjà, avant d'arriver au Bangladesh, je voulais chercher une alternative à la fibre de verre pour la construction navale. Quand j'ai découvert le monde du jute, j'ai très vite eu envie de commencer les recherches. Ce sont ces deux dimensions qui me motivent : l'impact écologique de remplacer la fibre de verre par une fibre naturelle, et le développement d'un savoir-faire local au profit de l'économie du pays. Mon but est clair. Créer un composite à base de fibre de jute moins cher et aux propriétés mécaniques comparables au composite à base de fibre de verre. Si j'arrive à atteindre cet objectif avant que la fibre de verre ne s'installe dans le pays, ce sera un tournant écologique et économique pour le Bangladesh.

Mes recherches actuelles et les recherches théoriques qu'ont déjà





*faites des chercheurs indiens et bangladeshis me mettent en confiance pour atteindre cet objectif, mais ce n'est pas en me basant sur mes pauvres moyens financiers que j'y arriverai. Alors j'envisage deux solutions pour trouver des fonds. La première est de faire un gros dossier adressé à des organismes internationaux. Non seulement je n'aime pas ça, mais surtout je suis en concurrence avec des ONG dont c'est le métier de faire ces dossiers. J'ai peur que ce ne soit pas à ma portée. La seconde solution – que j'ai choisie – est de faire du bruit. En créant le premier bateau en jute et en rentrant en France avec, je vais pouvoir non seulement prouver la faisabilité d'intégrer du jute dans les bateaux, mais aussi pouvoir faire connaître le projet et si tout va bien, trouver de l'argent pour continuer les recherches.*

**25 août 2009 – Delhi motion.**

J'use mes tongs dans les ruelles boueuses du vieux Delhi, serpentant entre les charrettes des vendeurs, les vaches, les rickshaws, les *sâdhus* et les quelques occidentaux à *dreadlocks* qui essaient de se fondre dans le décor. Je suis en Inde depuis une semaine pour renouveler mon visa bangladeshi. Comme il a été refusé à Calcutta, j'ai pris le train pour Delhi. J'attends que les fonctionnaires s'activent pour donner le coup de tampon qui m'autorisera à revenir au Bangladesh.

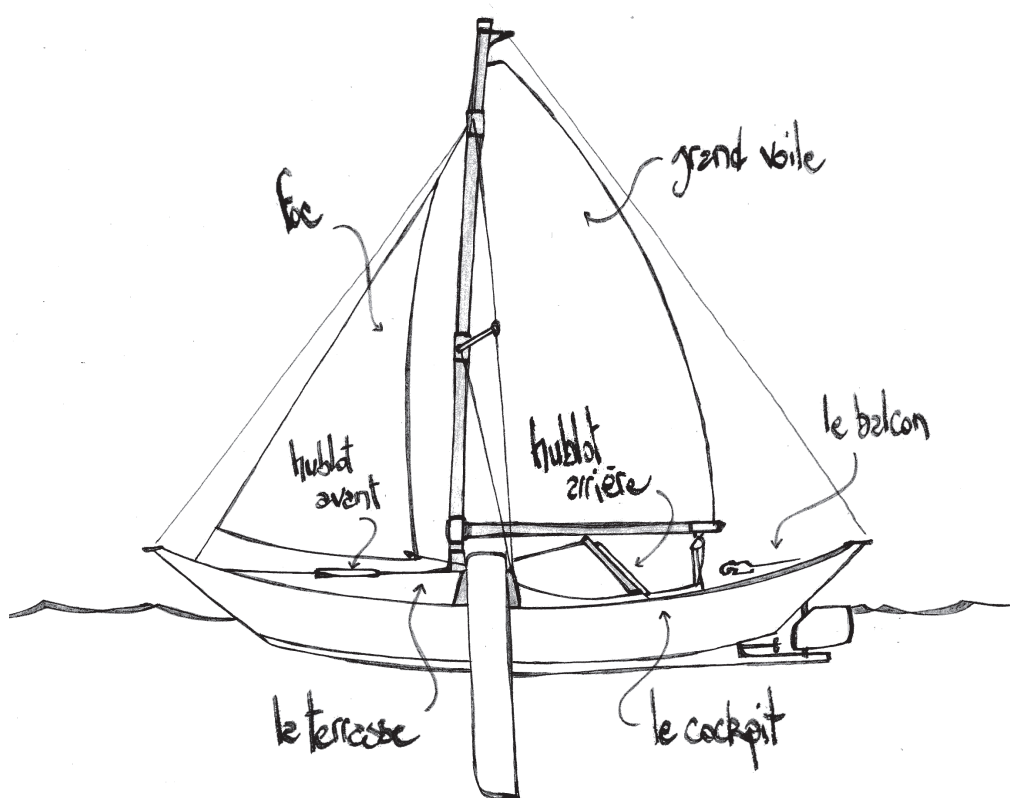
Je profite de cet exil temporaire, loin de mes obligations du chantier, pour dessiner le voilier qui me transportera jusqu'à la France.

Via les nombreux cybercafés indiens, je communique par e-mail avec Gwénolé Gahinet, un ami qui travaille comme architecte naval chez VPLP. Gwéno m'apprend comment on dessine un voilier et m'aide dans les calculs. Marc valide les grandes décisions.

C'est assis sur les bancs des marchands de thé, dessinant sous

les regards indiscrets de quelques fumeurs de *bidis* \*, que j'arrive enfin à une idée précise de mon futur compagnon de voyage.

Il n'est encore fait que de coups de crayon gris maladroits sur mon cahier à carreaux, mais je l'aime déjà. Il s'appelle *Tara Tari* \*, du nom du chantier naval d'Yves. C'est une barque de pêche traditionnelle du Bangladesh. Il a la forme d'une banane vu de côté, et d'une pirogue vu du dessus. Les pêcheurs utilisent ce type de bateau pour des sorties à la journée. Pour faire un quart de tour du monde, je l'ai amélioré : il est équipé d'un pont, d'une quille et d'un gréement qui lui permettront de remonter au vent.



*Tara Tari* est un bateau de raid, c'est-à-dire passe-partout et spartiate. Les critères de sécurité prennent le dessus sur les critères de confort. Et mon budget serré guide un grand nombre de décisions.

Il faudra que je puisse tout réparer avec les moyens du bord. Dans cet esprit le bateau ressemblera à un meuble préfabriqué : seulement deux tailles de boulons, un seul diamètre de câbles et de bouts, et le maximum de pièces communes entre les parties du bateau. Cela me permettra – en cas de casse – de pouvoir réparer en mixant des éléments, et limitera les outils et pièces de rechange à emporter.

#### *Dhaka, 2 septembre – La longue route.*

Depuis mon retour au Bangladesh, la journée je travaille au chantier et je consacre une bonne partie de mes nuits à dessiner chaque détail du bateau. Comme on ne trouve pas de magasins d'accastillage dans le pays, je dessine tout en fonction de ce que je pourrai trouver sur les marchés de Dhaka. Si je prends de mauvaises décisions dans cette phase de dessin, je perdrai un temps trop important pendant la construction. Bernard Moitessier m'apporte une précieuse aide grâce à son livre : *La longue route* que j'ai toujours à portée de main.

#### *Dhaka, 15 novembre – Jour des soldes.*

C'est un grand jour : je me sens enfin prêt à entamer la construction de *Tara Tari*. Il ne me reste que trois mois avant la date limite pour mon départ. Ça va être intensif.

Dans mon planning serré, il faut aller dans le vieux Dhaka pour acheter le moindre boulon, et c'est à chaque fois une aventure. Plus de cent cinquante millions de Bangladeshis sont concentrés dans un territoire dont la superficie ne dépasse pas un quart de la

France. Lorsqu'on se promène dans le vieux Dhaka, on a l'impression que c'est tous les jours l'ouverture des soldes. Et dans le décor figé par la crasse de la vieille ville tout ce qui peut bouger bouge. C'est la formidable énergie humaine du Bangladesh. Chaque centimètre carré a son utilité et l'on sent ici plus qu'ailleurs que *rien ne se perd, rien, ne se crée, tout se transforme*.

C'est dans cette jungle urbaine que je m'approvisionne.

La vieille ville est une sorte de gigantesque supermarché dont les rayons sont les ruelles. Et il ne suffit pas d'avoir repéré la rue des boulons pour se fournir, ce serait trop simple. J'ai beau aller toujours voir le même marchand de boulons, il faut à chaque fois renégocier.

Sa boutique est une sorte de couloir sombre et graisseux, encombré de barres métalliques de toutes sortes. Je me demande comment il garde sa chemise impeccable. Nous discutons, coincés derrière son bureau entre l'étagère de boulons et le mur. Il m'annonce son prix :

« — Seize *takas* \*.

— Comment ça, seize *takas* le boulon avec doubles rondelles ?

— Oui, c'est un prix fixe.

— La semaine dernière, je les ai payé quatorze *takas* !

— Les prix ont augmenté. Moi ça me coûte quinze *takas*. Je ne prends qu'un *taka* pour vivre. Tu ne peux pas trouver moins cher au Bangladesh !

— Ouais ouais, bon ben je vais faire un tour et je reviens plus tard, *inch'Allah*.

— Attends, comme je te connais je te fais un cadeau. OK pour quinze *takas* et je ne prends pas de bénéfice.

— C'est sympa de ta part, mais je ne peux pas me permettre de payer ça. Salam ».

Et comme à chaque fois, je tourne le dos et me dirige vers la

sortie en souriant. Je l'entends déjà préparer mon paquet de boulons.

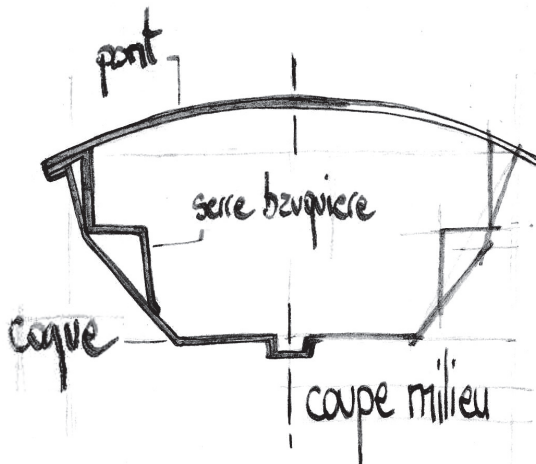
### *Tara Tari sous toutes les coutures.*

#### *Le corps de Tara Tari.*

Marc m'a mis en relation avec François Rougier, un architecte naval français qui étudie les composites à base de fibres naturelles.

Suite à mes essais sur la jute, j'ai réalisé des échantillons que je lui ai envoyés. En les passant dans ses machines, il a pu me donner leurs propriétés mécaniques. Ces précieux résultats m'ont permis de décider de la composition du bateau. Il est constitué de quarante pour cent de jute : vingt-cinq pour cent dans la coque, quarante-cinq pour cent dans la serre bauquière et soixante-cinq pour cent dans le pont. Chaque partie a été stratifiée de manière différente pour voir l'effet du vieillissement après six mois de mer. À ce stade de mes recherches, il est déjà possible d'y mettre un pourcentage de jute plus important, mais par sécurité j'ai préféré me limiter à ce quarante pour cent.

Le chantier Tara Tari produit des bateaux de pêche pour les



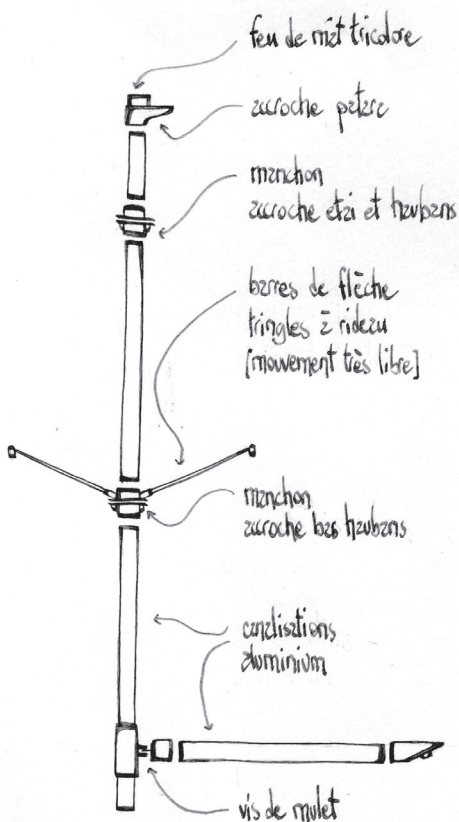
pêcheurs du golfe du Bengale, dans le but d'améliorer leurs conditions de vie. Yves et Marc ont dessiné ensemble la coque d'un bateau traditionnel en y apportant quelques améliorations. Un *bouchain* \* et une mini quillette ont été rajoutés pour faciliter la réutilisation de la voile, qui a disparu des plages il y a quelques années au profit des moteurs chinois. Des caissons étanches ont été greffés pour le rendre insubmersible.

Un prototype de ce bateau a été fabriqué au chantier Tara Tari afin qu'il puisse être testé par les pêcheurs. Après essais, de petites modifications ont été apportées, puis un moule de cette coque a été créé. J'ai utilisé ce moule pour fabriquer celle de mon bateau avec les ouvriers du chantier.

J'ai ensuite fabriqué un moule de pont en courbant du contreplaqué fin. Je l'ai ciré, puis j'ai pu stratifier le pont dessus. Il a fallu ensuite enlever le contreplaqué et stratifier des sections transversales de renfort.

### *Le mât.*

Le mât est fait de canalisations de cargos en aluminium. Une fois récupérées dans le chantier de destruction de cargos de Chittagong, ces canalisations passent dans la rue du recyclage où des ouvriers poncent, grattent,



détordent, tronçonnent pour donner une seconde vie à tous les matériaux. Les cargos, c'est comme le cochon, tout est bon. Ils sont coupés par sections de dix pieds afin qu'ils puissent être transportés par camion et rejoindre les marchés du vieux Dhaka. J'en ai récupéré quatre : trois pour le mât et un pour la bôme. Impossible de souder l'aluminium au Bangladesh, alors j'ai fabriqué des manchons de liaison pour les raccorder. Si je démâte ce sera facile de découper le tronçon cassé et de le *remanchonner*. J'ai trouvé des tringles à rideaux Inox dans une boutique du vieux Dhaka. Elles me servent de barres de flèche.

### *Les dérives latérales et le lest.*

Le choix des dérives a été un débat fil rouge avec Gwéno. Je ne voulais pas mettre une quille standard sous le bateau pour plusieurs raisons. Je voulais pouvoir *beacher* \* le bateau de temps en temps pour vérifier l'état de la coque ou la réparer à sec si besoin. Puis, pour descendre le Gange il y a des filets de pêche dans tous les sens, qu'une quille normale endommagerait ou embarquerait. Cette contrainte limite beaucoup les possibilités. La première était de faire une dérive *sabre*, c'est-à-dire une sorte de lame qui peut glisser dans un fourreau. Cela pose un problème de place car la cabine, déjà minuscule, aurait été traversée par le fourreau, ensuite si par erreur la dérive non relevée *talonnait* \*, la coque serait endommagée à un endroit vital. La seconde solution était de faire une dérive pivotante. C'est une dérive fixée sur un pivot sous le bateau, avec un système de vis sans fin qui permet de la relever. Cette solution a vite été écartée car infaisable techniquement au Bangladesh. La solution, que j'ai retenue et qui a fait cauchemarder Gwéno, est celle des dérives latérales. Je n'ai jamais vu de voiliers de plaisance avec ce système, mais on trouve des péniches hollandaises avec des dérives comparables.

## Table des illustrations

Terre . . . . .	.11
Trajet de <i>Tara Tari</i> . . . . .	.12
Shampan . . . . .	.16
Jute. . . . .	.22
<i>Tara Tari</i> de côté . . . . .	.24
Section milieu . . . . .	.27
Mât . . . . .	.28
Relève dérives . . . . .	.30
Dérives et ballasts . . . . .	.31
Coupe dessus . . . . .	.32
Golfe du Bengale . . . . .	.36
Dessin Bengal à l'encre de calamar . . . . .	.42
Noix de coco. . . . .	.44
Depuis <i>Tara Tari</i> . . . . .	.45
Mozart assassiné . . . . .	.47
Recette biquotidienne de <i>Tara Tari</i> . . . . .	.68
Liste de survie . . . . .	.71
Cinq poissons . . . . .	.77
Pêche . . . . .	.91
Saso Island . . . . .	.92
Le banc de Shaker Island . . . . .	.99
Bilan de l'état de <i>Tara Tari</i> après six mois de mer . . . . .	128
Mozart assassiné . . . . .	129
Papillon. . . . .	133
C'est le désert qui avance, Sire . . . . .	141



## Table des photos

- I. — *Haut* : Préparation du jute pour la construction du pont de *Tara Tari* avec les ouvriers du chantier naval : Humayun, Saïdur, Baschir et Joachim (Dhaka, décembre 2009) © Corentin de Chatelperron.  
*Bas* : Premiers essais de *Tara Tari* sur la Bangshi River (Dhaka, janvier 2010) © Corentin de Chatelperron
- II. — *Haut* : Départ du Sri Lanka (Galle, mars 2010) © Arthur de Chatelperron et Sina Himmel.  
*Bas* : Départ de Sicile vers la Sardaigne (Terrasini, août 2010) © Jean-Luc Gourmelen.
- III. — *Haut* : Le ventre de *Tara Tari* © Jean-Luc Gourmelen.  
*Bas* : Préparation du thé, assis sur la bombonne de gaz, dos courbé et pieds dans l'eau. © Jean-Luc Gourmelen.
- IV. — *Haut gauche* : Mohamed, le pilote dans la fumée du remorqueur (canal de Suez, juin 2010) © Corentin de Chatelperron.  
*Haut droite* : Tracté par le *Shabab Oman* pour éviter les pirates du golfe d'Aden (Yémen, avril 2010).  
*Bas* : Shopping à Suakin (Soudan, mai 2010) © Corentin de Chatelperron.
- V. — Bricolage en tête de mât à Shaker Island (Égypte, mai 2010) © Corentin de Chatelperron.
- VI. — *Haut* : Pointe de vitesse entre les îles du détroit de Gubal (Égypte, mai 2010) © Corentin de Chatelperron.  
*Bas* : La petite taille de *Tara Tari* rend les manœuvres acrobatiques. © Arthur de Chatelperron.

## Table des matières

Préfaces . . . . .	7
Dhaka, 27 juin 2009 – Où tout démarre, dans une Coccinelle. . . . .	13
Back to the trees. . . . .	15
Le bateau à remonter le temps. . . . .	16
22 mai 2009 – E-mail envoyé à mes amis. . . . .	17
Du rêve à la réalité. . . . .	18
Plan d’attaque. . . . .	20
La terre fertile du Bengale. . . . .	21
25 août 2009 – Delhi motion.. . . .	23
Dhaka, 2 septembre – La longue route. . . . .	25
Dhaka, 15 novembre – Jour des soldes.. . . .	25
Tara Tari sous toutes les coutures.. . . .	27
Le corps de Tara Tari. . . . .	27
Le mât. . . . .	28
Les dérives latérales et le lest. . . . .	29
Djian Dong. . . . .	30
La cuisine de Tara Tari. . . . .	31
Les couchettes. . . . .	32
La barre. . . . .	33
Les sponsors. . . . .	33
13 février 2010 – Accouchement. . . . .	34
15 février – Alunissage. . . . .	35
17 février – Petite raclée d’accueil.. . . .	38
Samedi 20 février – Il y a un problème. . . . .	40
Dimanche 21 février – Fatigue. . . . .	40
Lundi 22 février – Grosse fatigue. . . . .	41
Mardi 23 février – Contact volatile et effet mer. . . . .	41
Mercredi 24 février – Toujours dans la troposphère. . . . .	43
1 <sup>er</sup> mars – Chez personne. . . . .	44
Dhaka, ambassade indienne, janvier 2010. . . . .	44
8 mars – Arrivée à Galle. . . . .	47

9 mars – Entrée violente dans la matrice.. . . . .	48
10 mars – Amende et film d’espion. . . . .	54
11 mars – Libre. . . . .	55
Le fantôme de Galle. . . . .	56
14 mars – Poursuivi par la Marine sri lankaise. . . . .	57
16 mars – Under sea water level. . . . .	61
18 mars – Le cap Comorin n’avait pas dit son dernier mot. . . . .	61
23 mars – Jour à oublier.. . . . .	63
24 mars – Sauvé par Djian Dong. . . . .	64
25 mars – Respiration. . . . .	64
26 mars – Allah ?. . . . .	65
27 mars – Dernier e-mail envoyé avant que l’ordinateur rende l’âme . . . . .	65
28 mars – Start from scratch.. . . . .	65
La Grande Épopée. . . . .	66
30 mars – Bonne ambiance. . . . .	66
5 avril – Élément perturbateur. . . . .	67
6 avril – Décharge de stress. . . . .	72
7 avril – Changement de plan. . . . .	74
9 avril – Dur. . . . .	75
11 avril – L’Indien en sloop biquille.. . . . .	75
18 avril – Chez le sultan.. . . . .	76
19 avril – Dring ! . . . . .	81
20 avril – Re-drिंग ! . . . . .	84
24 avril – La sterne de Bab-el-Mandeb. . . . .	86
25 avril – Coco, this is Shabab !. . . . .	87
26 avril – Le Yémen, une économie à deux vitesses. . . . .	88
28 avril – Feu le pilote. . . . .	90
8 mai – Swakin express. . . . .	90
14 mai – Jour maudit d’anniversaire. . . . .	93
15 mai – E-mail envoyé depuis Port Ghalib, premier cybercafé depuis Hudaydah. . . . .	96
Les récifs de la mer Rouge . . . . .	96
26 mai – Gubal strait, Shaker Island. . . . .	97
Suez, 2 juin – Mer Rouge, on t’a eue. . . . .	98
Suez, 3 juin – Faux air de vrai faux. . . . .	100
Suez, 5 juin – Pêche industrielle. . . . .	101
Suez, 6 juin – On recule ! . . . . .	102

Suez, 7 juin – Kafkaïssime. . . . .	104
Toujours Suez, 10 juin – Unseaworthy? . . . . .	105
Encore Suez, 11 juin – Dixième jour. . . . .	109
Suez, 12 juin – Re-re-dring! . . . . .	109
14 juin – Pour Mohamed, le pilote. . . . .	110
15 juin – Échouage dans le canal de Suez. . . . .	113
18 juin – Kinds of blue. . . . .	114
20 juin – Cul-de-sac. . . . .	115
22 juin – Les délices de Finike. . . . .	116
24 juin – Déclic. . . . .	119
25 juin – Évasion.. . . .	120
2 juillet – Changement d'équipage.. . . .	120
3 juillet – Pétrole pétrole.. . . .	121
4 juillet – Jour où Djian Dong ressuscita.. . . .	124
11 juillet – Meltem, dessine-moi un mouton. . . . .	124
12 juillet – Un monde d'ersatz. . . . .	126
2 août – Dimanche soir. . . . .	128
Cerveau en standby. . . . .	129
17 août – Jute do it!. . . . .	129
Mise en orbite. . . . .	132
Remerciements. . . . .	134
Quelques chiffres.... . . . .	136
Glossaire . . . . .	136
La Grande Épopée. . . . .	137
Table des illustrations. . . . .	144
Table des photos . . . . .	145
Table des matières . . . . .	147





Départ du Sri Lanka (Galle, mars 2010) © Arthur de Chatelperron et Sina Himmel.



Départ de Sicile vers la Sardaigne (Terrasini, août 2010) © Jean-Luc Gourmelen.