

Un patrimoine naval préservé de l'oubli

par Fiona McWilliam

En deux décennies, la tradition multimillénaire de construction navale du Bangladesh a presque disparu, remplacée, sauf pour les petits esquifs, par une flotte bruyante de bateaux à moteur diesel et coque d'acier. Runa Khan Marre ressuscite les bateaux en bois traditionnels et crée un « musée vivant » pour préserver les techniques des artisans, rendant leur éclat – et leur attrait touristique – aux voies navigables du pays.



👑 Runa Khan Marre Bangladesh

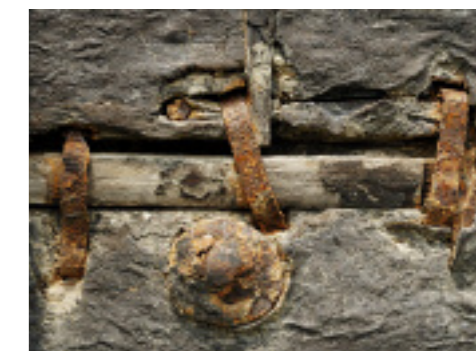
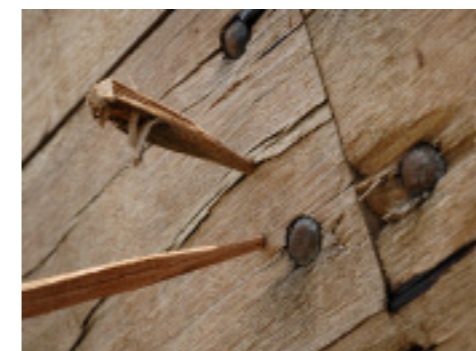


Des centaines de milliers de bateaux en bois transportant à la voile fret et passagers sur les nombreux cours d'eau du pays : voilà le spectacle immémorial que le Bangladesh offrait encore au visiteur il y a vingt ans. Depuis le milieu des années 1980, son paysage fluvial est devenu méconnaissable : des bateaux en acier à moteur diesel ont remplacé presque toutes les embarcations traditionnelles.

Runa Khan Marre, une Bangladaise de 47 ans, a décidé de préserver la tradition de construction navale de son pays. Avec son mari, le Français Yves Marre, elle crée un « musée vivant » dans lequel Bangladais et touristes pourront bientôt voir des artisans qualifiés rénover ou construire à l'identique plus de quarante types différents de bateaux traditionnels en bois, pour le transport tant fluvial que maritime, et naviguer sur ces embarcations. Le musée sera établi sur les rives de la Dhaleswari, à 20 kilomètres au nord de la capitale, Dacca. Le Prix Rolex permettra de terminer son installation, de payer la rénovation de plusieurs bateaux, de donner du travail à de nombreux artisans et de fournir au pays non seulement un motif de fierté mais aussi un revenu touristique.

Le Bangladesh compte six cents cours d'eau répertoriés, d'une longueur totale de 24 000 kilomètres, sur un territoire qui fait le quart de la France. Trois grands fleuves, le Padma (Gange), le Jamuna (Brahmapoutre) et le Meghana, y forment le plus vaste delta de la planète. Le pays est réputé en outre pour avoir la plus grande flotte fluviale du monde, le nombre de bateaux qui sillonnent ses voies navigables se situant entre 750 000 et un million. Ses 147 570 kilomètres carrés de terre émergée sont en moyenne à 5 mètres au-dessus du niveau de la mer et, pendant la mousson, jusqu'à 60 % du pays est inondé. Il n'est donc pas étonnant que les bateaux à moteur, dont la coque coûte un cinquième du prix d'une coque en bois, aient un tel succès. De plus, les moteurs diesel permettent d'éviter les problèmes de navigation que connaissent les embarcations traditionnelles, dont les voiles ne résistent pas aux vents violents. La modernisation a toutefois un prix : la disparition de la flotte traditionnelle et des techniques de construction et d'entretien des bateaux en bois. La plupart des artisans ont maintenant plus de 50 ans, dans un pays où l'espérance de vie est de 62 ans.

Entrepreneuse et engagée dans l'action humanitaire, la Lauréate associée Runa Khan Marre attache un grand prix à son *malar*, le premier voilier en bois qu'elle ait restauré avec son mari, le Français Yves Marre. Consternée de voir ces bateaux disparaître du paysage fluvial bangladais, elle a trouvé des artisans qualifiés pour ressusciter une des plus anciennes traditions de son pays.



Les méthodes de jadis restent d'actualité sur le chantier naval où Runa Khan Marre crée un « musée vivant » des bateaux en bois, près de Dacca. Les ouvriers s'agrippent à un échafaudage de bambou pour réparer un cargo *palowary* repêché après trente-cinq ans sous l'eau. Des forgerons fabriquent clous et agrafes, des tisserands et des tailleurs confectionnent les voiles. Aujourd'hui, les coques en métal (pages suivantes) ont remplacé les bateaux en bois qui desservaient jadis les localités riveraines.

Leurs remarquables techniques, transmises oralement de génération en génération, remontent aux Phéniciens, il y a plus de 3000 ans.

Diriger un projet visant à préserver la construction navale artisanale n'est pas le genre d'occupation que l'on attendrait d'une femme issue d'un milieu musulman aristocratique. Pourtant, dès le début de sa vie adulte, Runa Khan Marre prouvait ses capacités en créant une maison de couture et une société de surveillance. Plus tard, après avoir supervisé la mise en œuvre d'un important programme d'éducation, elle créait en 1998 l'association Friendship, chargée d'apporter des soins médicaux à bord d'un hôpital flottant, des secours lors des inondations et une aide pédagogique aux populations déshéritées des îles du Brahmapoutre.

Elle était déjà connue pour son aptitude à réaliser des projets difficiles lorsque, en 1994, elle fit la connaissance d'Yves Marre, hôte de ses parents à Dacca après avoir convoyé par mer de France au Bangladesh une péniche fluviale de 38 mètres destinée à un usage humanitaire. Celui qui allait devenir son mari lui apporta non seulement l'amour, mais aussi sa passion contagieuse pour les bateaux. « Je découvris un monde nouveau, raconte-t-elle ; en quelques mois, j'étais accro ». Une de leurs premières réalisations communes fut la rénovation d'un *malar*, voilier de 30 mètres qu'ils achetèrent en 1996 et dont

« Les compétences techniques et le savoir-faire qu'exige la construction de ces bateaux en bois sont des trésors irremplaçables, tout comme le riche patrimoine que les artisans ont créé au fil des siècles. »

Tommy Koh, ambassadeur extraordinaire pour le gouvernement de Singapour



Des maquettes de bateaux scrupuleusement fidèles aux originaux seront exposées au musée vivant. Le projet sera financé en partie par les visiteurs, notamment par la vente des maquettes. Naviguant près de Dacca, Runa Khan Marre montre l'épave d'un *patham*, type d'embarcation maintenant des plus rares alors qu'il abondait jadis sur la Meghana. Des doigts agiles tissent un dais traditionnel sur un *patham* miniature, comme ils le feraient pour une restauration grandeur nature.

la renaissance exigea plus d'une année de labeur par des artisans locaux. Runa Khan Marre explique que le savoir technique de son mari et sa propre capacité à « activer les choses » les aidèrent à nouer une relation de confiance mutuelle avec la population fluviale marginalisée dont l'activité traditionnelle avait été la construction navale.

Le couple créa ensuite l'agence de tourisme fluvial Contic, organisant des excursions haut de gamme sur le *malar*. Si, à l'origine, le but visé était de rembourser la somme empruntée pour la rénovation, l'entreprise attire aujourd'hui les clients étrangers influents dont le jeune tourisme bangladais a un besoin vital. En 1999, déterminée à préserver les métiers de la construction navale, Runa Khan Marre chercha dans le pays des maîtres charpentiers à qui elle commanda des maquettes – de 65 centimètres de long – de bateaux de toutes les régions du Bangladesh. Plusieurs centaines de ces maquettes ont été réalisées à ce jour, reproduisant vingt-sept types d'embarcations avec les mêmes techniques et matériaux que ceux que l'on utilise en taille réelle, et fournissant ainsi des modèles précis aux charpentiers qui construisent des bateaux grandeur nature.

« Quand nous avons vu les premières maquettes et constaté leur succès, nous avons compris qu'il fallait aller plus loin », raconte-t-elle. L'idée d'un musée vivant était née. Depuis 2004, charpentiers, forgerons, cordiers et fabricants de voiles sont à l'œuvre au Musée vivant du bateau traditionnel du Bengale, qui ouvrira ses portes en avril 2007. Des charpentiers du Brahmapoutre ont restauré l'un des deux seuls *palowary* de 15 mètres encore existants, un bateau à coque agrafée ;

« Cette batellerie est ce qu'il y a de plus urgent à préserver et à valoriser. Le savoir-faire des artisans de la construction navale disparaît, et il faut le sauver. »

Annie Montigny, directrice de recherche, Muséum national d'histoire naturelle, Paris



Alliant traditions anciennes et confort moderne, le *malar* des Khan Marre, le *B613*, s'apprête à faire voile pour une croisière « coucher de soleil » au confluent du Gange et du Brahmapoutre. Le plus grand voilier du Bangladesh embarque ainsi des visiteurs désireux de toucher du doigt le patrimoine culturel que la Lauréate associée préserve pour l'avenir.

d'autres, venus des rives de la Meghana, ont reconstruit un *patham*, bel exemple de coque lisse, dont il ne restait plus aucun exemplaire. Une équipe venue d'une île du golfe du Bengale bâtit un *shampan* marin, utilisant des techniques oubliées au Bangladesh mais ressuscitées avec l'aide d'architectes navals et d'ethnologues occidentaux, en s'appuyant sur des documents de musées et sur la tradition orale. Les architectes consignent les diverses étapes de la construction de chaque bateau, et cette documentation sera à la disposition des archives maritimes du monde entier.

Pour Runa Khan Marre, l'entreprise a rendu à ces gens leur dignité « et la fierté liée à un grand savoir-faire ». Un homme d'affaires local s'est engagé à financer la construction de plusieurs bâtiments du musée, dont un lieu d'exposition, un atelier de fabrication de maquettes, une boutique et un centre de recherche. Le projet de Runa Khan Marre apporte une contribution capitale au patrimoine du Bangladesh. Annie Montigny, du Muséum national d'histoire naturelle de Paris, dit à cet égard : « Cette batellerie est ce qui mérite d'être le plus valorisé actuellement au Bangladesh et ce qu'il y a de plus urgent à préserver. Le savoir-faire des artisans de la construction navale disparaît, et il faut le sauver. »

