



Friendship International France,
11, Boulevard Bourdon
75004 Paris
www.friendship-fr.org
info@friendship-fr.org

Chantier naval TaraTari.

1) Présentation de Friendship :

Il y a quelques années, Yves Marre partait avec une péniche, depuis Paris où il résidait, pour le Bangladesh! Il a donc traversé la Méditerranée avec cette embarcation censée naviguer uniquement en fluvial, puis a continué par le Canal de Suez, la Mer Rouge, le Golfe d'Aden, l'océan Indien, le Sri Lanka, le Golfe du Bengale pour finalement terminer sa course à Dhaka. Transformée en hôpital flottant, le «**Lifebuoy - Friendship hospital**» navigue aujourd'hui sur le Brahmapoutre et permet ainsi de soigner des milliers de paysans isolés.



Créée en 1998 au Bangladesh par Runa et Yves Marre, **Friendship** est une organisation non gouvernementale, dont l'objectif est de venir en aide aux populations les plus défavorisées. Elle agit d'abord dans les domaines de la santé, de l'éducation, du développement économique et de l'aide d'urgence. Son engagement a également une dimension culturelle importante.

Les Associations **Friendship International Luxembourg, Hollande et France**, sont des entités coordonnées qui ont pour vocation d'aider **Friendship** sur ses terrains d'action, actuellement le Bangladesh et le Pakistan, grâce à un soutien humain, financier, logistique et opérationnel.

L'association **Friendship** a également pour vocation de transférer son expérience et son savoir faire à d'autres pays, confrontés à des difficultés similaires aggravées par le changement climatique.

2) Le Bangladesh en quelques chiffres



Au Bangladesh, les conditions géographiques et climatiques rendent les populations défavorisées particulièrement vulnérables et difficiles d'accès.

- le territoire est grand comme la moitié de l'Italie,
- le volume d'eau qui traverse le Bangladesh est équivalent à la somme de tous les plus grands fleuves d'Europe réunis,
- plus de 600 rivières le sillonnent,
- 1 Milliard de tonnes de sédiments transitent et/ou se déposent dans le pays chaque année,
- l'altitude moyenne est de 5 mètres,
- le pays est peuplé de 145 millions d'habitants ; c'est l'une des plus forte densité de population humaine du monde avec plus de 1000 habitants au kilomètre carré,
- 20 millions de réfugiés climatiques sont prévus dans les 25 prochaines années,

Cela explique pourquoi nombre de solutions mises en place par **Friendship** passent par le fluvial.

3) Début de la construction navale

Le contexte climatique et géographique du Bangladesh impose sans cesse d'imaginer des solutions fluviales innovantes. Ainsi, pour répondre aux besoins de **Friendship**, un chantier naval s'est progressivement mis en place.

Parmi les bateaux déjà réalisés, nous comptons, entre autre, deux catamarans de 17 mètres de long, en annexe à la péniche hôpital «**Lifebuoy - Friendship hospital**», (logement des médecins et salle polyvalente), deux catamarans ambulances, un second bateau hopital l'«**Emirates - Friendship hospital**». Dans le cadre du **Musée vivant des voiles anciennes du Bangladesh**, dont le but est la sauvegarde du patrimoine fluviale local, ont été exécuté un Shampan et un Patham (bateaux traditionnels) à l'échelle 1/1 ainsi plusieurs centaines de miniatures de bateaux traditionnels.

Les Ambulances fluviales

Deux ambulances fluviales dessinées par M. Marc Van Peteghem du cabinet d'architecte naval **VPLP** ont été réalisées sur place en fibre de verre. Conçues avec deux flotteurs insubmersibles et un faible tirant d'eau, ces ambulances offrent ainsi une très grande stabilité et un accès facile aux populations isolées sur des milliers d'îles. Elles sont le vecteur rapide des hôpitaux flottants.



L' « Emirates Friendship Hospital »



Le deuxième bateau hôpital a été inauguré le 16 novembre 2008, après deux ans de construction. Ce catamaran entièrement autonome, qui offre plus de deux cents mètres carrés de surface médicale aux standards modernes, vient compléter le dispositif médical mobile, mis en place par **Friendship** sur le Brahmapoutre, dans le nord du pays.

Entièrement conçu et réalisé sur place dans nos chantiers, grâce au soutien de la fondation **Emirates Airlines**, l'hôpital flottant offre des cabinets de consultation en médecine générale, pédiatrie, gynécologie obstétrique, chirurgie dentaire, ophtalmologie et deux blocs opératoires dont l'un est également destiné aux accouchements. Un laboratoire d'analyse médicale, une salle de radiologie, un électrocardiographe et bien sûr, une unité de décontamination/stérilisation viennent compléter ce dispositif.

La partie destinée au personnel offre, quant à elle, des cabines pour l'équipage, le personnel médical et les médecins étrangers en mission, ainsi qu'une salle de réunion et des lieux de vie conviviaux.

4) 500 bateaux pour 500 familles

Le jeudi 15 novembre 2007, le cyclone Sidr d'une violence exceptionnelle, Catégorie 4, s'est abattu sur le Bangladesh. On a dénombré plus de 10 000 victimes, dont plus d'un millier de pêcheurs. La flottille des 50 000 « travailleurs de la mer » rassemblée dans les bouches du Gange pour la pêche hivernale a énormément souffert; certaines plages ont perdu jusqu'à 90% de leurs embarcations, affectant très durement l'économie de cette région.



Pour apporter un début de réponse à la détresse des marins pêcheurs du Golfe du Bengale, **Friendship** a lancé le programme "**500 Bateaux pour 500 familles**" en partenariat avec le cabinet d'architect naval **VPLP**.

Le nom du programme évoque la quantité de "500 bateaux" mais il ne s'agit pas d'une estimation exacte des besoins, puisque la flottille de pêche est estimée entre 35 et 50 000 unités; dont 90 % est à rénover. Ces bateaux de pêche sont destinés à une activité vivrière dont le surplus sera vendu sur le marché aux poissons. Selon nos études, une embarcation permet de faire vivre une famille élargie d'une quinzaine de personnes et touche

indirectement une partie de la collectivité, par l'apport de protéines et les retombées économiques.

Sur place, un relevé précis des besoins humains et des contraintes techniques a été réalisé (dimension, forme, solidité, fonction, habitudes) permettant à M. Marc Van Peteghem de **VPLP**, de dessiner un modèle de coque originale, à la fois moderne et inspiré des bateaux traditionnellement utilisés.

Nous voulons pourvoir les pêcheurs de bateaux durables et insubmersibles, car même en dehors des cyclones, quelques centaines de marins sont portés disparus à chaque tempête.



Chaque bateau représente un investissement de 2000 €. Leur mise à disposition sera assortie d'un plan de micro financement adapté aux capacités et modes de vie des marins pêcheurs. Ces bateaux seront immatriculés et prêts à l'emploi, avec armement complet, (moteur et voile) afin de lancer l'activité au plus vite et permettre un nouveau point de départ pour repenser et réorganiser la pêche, dans cet écosystème fragile de la Baie du Bengale.

Nous voulons mettre en place une pêche durable qui respecte les ressources halieutiques et réintroduire l'usage de la voile pour diminuer la dépendance en énergies fossiles.

En important de nouvelles techniques, l'objectif est de produire, sur place, des bateaux de pêche fiables répondant à l'urgence toujours présente, d'apporter des denrées alimentaires aux communautés de pêcheurs sinistrées et de relancer durablement l'activité des régions côtières, en leur permettant de retrouver leur outil de travail et leur dignité.

Les donateurs finançant un bateau ont la possibilité de le baptiser et d'être informé de sa localisation et du nom des pêcheurs qui l'exploitent.

Plus que dans l'urgence, ce programme intervient dans la reconstruction et le développement durable du pays.

Comparatif.

	Bateau actuel	Nouveau modèle
Coût	500 € (dont moteur chinois à 250 €). Entretien très fréquent et durée de vie limitée de 6 mois à un an.	Premières unités à 2000 € et coût de production dégressif. Longue durée de vie et entretien simple.
Sécurité	Bois blanc de mauvaise qualité. Peu résistant en cas de tempête.	Meilleures tenue de cap et possibilité d'échouage grâce aux deux quilles latérales. Matériaux solides, caissons étanches.
Performance énergétique		Meilleure pénétration dans l'eau donc meilleur rendement. Rétablissement d'un gréement rendu possible par une meilleure tenue de cap.
Propriété	Locations à l'usurier traditionnel.	Location gérance avec achat final.

5) Le chantier naval TaraTari.

Le programme 500 bateaux pour 500 familles nécessite la mise en place d'une production en série et impose une évolution importante du chantier naval vers une structure semi-industrielle.

1) Obectif.

L'objectif est de mettre en place une structure socialement responsable qui soit dans la durée, un moteur économique local, rapidement autonome et pérenne.



Face aux difficultés géographiques et climatiques du Bangladesh, les nouvelles techniques de construction navale sont un moyen de modernisation et de développement adaptés aux besoins de la population. La flotte actuelle est estimée entre 700 milles et 1 million de bateaux, à renouveler dans les années à venir. Cette production est pressentie comme l'activité économique majeure des prochaines années, en remplacement du textile, avec des perspectives d'exportation dans toute l'Asie du sud et de l'est.

Ces nouvelles compétences techniques bénéficieront à **Friendship** dont l'activité requiert un nombre de plus en plus important de bateaux.

Par la suite, le chantier offrira un cadre idéal pour la mise en place d'un centre de formation et d'un centre de recherches appliquées.

Sur le modèle des sociétés au capital altruiste, les bénéficiaires de **TaraTari** aideront à financer en partie les activités de **Friendship**, évitant ainsi tout risque de récupération ou de perte d'influence sur le caractère social de l'entreprise.

2) Besoins

Pour mettre en place efficacement ce chantier les besoins sont de nature très différentes. D'une part, il est nécessaire de réaliser une première tranche d'investissement pour les bâtiments (Administratifs, stockages et hangars) et l'outil de production. Nous devons, d'autre part, améliorer les compétences techniques de nos équipes locales et trouver des solutions pour l'approvisionnement en matière première.

Le centre de recherches appliquées vise quand à lui à répondre à l'objectif à court terme d'utilisation de biocomposite dans la construction de bateaux au chantier TaraTari et de la diffusion de cette pratique.

