



Parti du Bangladesh, Corentin de Chatelperron est arrivé à La Ciotat après cent quatre-vingt-six jours de mer passés à bord de *Tara Tari*, un voilier de 9 mètres inspiré d'un bateau traditionnel bangladais, mais construit en composite à base de jute, fibre naturelle plus économique et écologique que le tissu de verre, que ce jeune Breton entend promouvoir au profit des pêcheurs du Bangladesh.

Tara Tari

par Florence Falvy

ODYSSÉE SOLIDAIRE

Originaire de Muzillac, dans le Morbihan, Corentin de Chatelperron était plus habitué à bourlinguer sur terre que sur mer. Mais en avril 2009, son diplôme d'ingénieur généraliste en poche, un ami, Gwénolé Gahinet, qui travaille au sein du cabinet d'architecture navale Van Peteghem Lauriot Prévost (VPLP) à Paris, lui signale une opportunité professionnelle. Yves Marre, navigateur français expatrié au Bangladesh depuis 1996, recherche un ingénieur pour développer un chantier naval au service des pêcheurs locaux. À vingt-cinq ans, Corentin de Chatelperron s'envole donc pour Savar, un petit village à l'Ouest de Dhaka, la capitale. Il prend ses quartiers à bord d'un grand voilier traditionnel bengali, amarré sur un bras du Brahmapoutre. Ainsi démarre son étonnante aventure maritime...

Les bateaux en bois utilisés par les pêcheurs coûtent cher et ne résistent pas aux cyclones, de plus en fréquents en rai-



Page précédente: *Tara Tari*, long de 9 m et large de 2 m, est équipé de deux dérives latérales. Ci-dessus: à 26 ans, Corentin de Chatelperron, n'a qu'une expérience limitée de la navigation. Mais il connaît parfaitement son bateau.

son du réchauffement climatique. Chaque tempête fait des ravages dans la flotte et les marins doivent régulièrement reconstruire leurs outils de travail, avec de maigres moyens. La déforestation s'accroît, même si les embarcations en acier dotées de moteurs chinois se généralisent au détriment des voiliers traditionnels...

Yves Marre et sa femme Runa essaient justement de préserver ce patrimoine et ce savoir-faire traditionnel au sein de l'organisation Friendship, qu'ils ont créée en 1998. Le couple entend également promouvoir, avec l'association Watever et le chantier Tara Tari (« vite », en bengali), la fabrication de nouveaux bateaux de pêche en polyester marchant à la voile et au moteur. Plus sûrs que les embarcations en bois, plus économes en carburant que les bateaux fonctionnant uniquement au moteur, ils permettent aussi d'aller plus loin et de préserver les ressources côtières.

En partenariat avec le cabinet VPLP, le chantier a donc développé des moules et

importé les tissus de verre nécessaires. Le Bangladesh est pourtant le pays d'une autre fibre, celle du jute dont on fait de la toile. Mais la production et le travail de cette fibre naturelle sont en fort déclin, alors que cette industrie faisait vivre plusieurs millions de paysans et d'ouvriers jusque dans les années 1990.

En tant qu'ingénieur, Corentin de Chatelperron s'intéresse aux matériaux composites. Pourrait-on remplacer le tissu de verre par de la toile de jute, s'interroge-t-il. Peu coûteuse, produite sur place et biodégradable, légère et résistante, elle présente bien des avantages. Il imagine alors de construire un bateau en composite utilisant ce maté-

riau, d'en prouver la solidité en naviguant du Bangladesh à la France et de médiatiser sa traversée pour financer son projet et ses recherches. « Cette idée-là est vite devenue ma priorité, reconnaît Corentin. J'en ai d'abord parlé à Yves Marre. J'avais besoin de son regard de professionnel. » Et ce dernier adhère au projet. « J'avais pu apprécier les qualités de Corentin, sa détermination, son sang-froid et sa débrouillardise, explique-t-il. J'ai eu l'assurance qu'il possédait les qualités pour naviguer seul, au long cours. »

« Yves m'a tout de suite invité chez lui, poursuit Corentin. Il m'a montré la route qu'il avait empruntée seize ans plus tôt

lorsqu'il avait rallié le Bangladesh au départ de la France à bord d'une péniche fluviale – depuis lors reconverte en navire-hôpital. Il m'a expliqué comment on calcule les distances en mer et m'a déchiffré les petits symboles des cartes marines. »

Le projet est rapidement dégressif. L'expédition durera six mois et le départ est fixé au plus tard au 15 février, afin d'éviter la mousson. Corentin contacte Marc Van Peteghem, qui mène de longue date des projets humanitaires dans le domaine maritime au côté d'Yves Marre. Perplexe, l'architecte naval accepte néanmoins de donner un coup de main au néophyte. Tout comme le navigateur Gérard d'Aboville, qui devient le parrain du projet.

UN PIROGUE VUE DU DESSUS, UNE BANANE VUE DE CÔTÉ

Il reste alors six mois pour concrétiser le pari. Quelques coups de crayon sur un cahier à carreaux et le voilier *Tara Tari* commence à prendre forme. « Mon budget réduit a dicté mes choix, précise Corentin. Mais la sécurité était aussi une priorité. Et il fallait pouvoir réparer seul à bord, en cas de panne ou de casse. Je n'ai ainsi utilisé que deux tailles de boulons, un seul diamètre de câble et de bout et le maximum de pièces communes entre les différentes parties du bateau. Je me suis fié aux indications de Gwénolé pour déterminer la surface des dérives, la dimension des voiles, les lests et la position du mât. »

Sur plan, le voilier conjugue traditions locales et innovation écologique. La coque est conçue à partir d'un moule de bateau de pêche en fibre de verre fabriqué par le chantier d'Yves Marre. En forme de pirogue vue du dessus, en forme de banane vue de côté, elle s'inspire des bateaux traditionnels du Bangladesh. Avec toutefois quelques modifications. Afin d'optimiser les performances sous voiles et d'améliorer la stabilité de route, la coque à doubles bouchains vifs est dotée d'une quille longue et peu pro-

Lancement d'un bateau traditionnel au chantier Tara Tari où travaillent une dizaine de charpentiers. Avec l'ONG Friendship, Tara Tari a déjà modélisé plus de quarante types de coques différents, fabriqué plusieurs centaines de maquettes et reconstruit quatre grands bateaux traditionnels.

Au service des pêcheurs et du patrimoine

Le Bangladesh, surnommé « le pays des fleuves fous », compte six cents cours d'eau sur un territoire dont la surface équivalait au quart de la France. Trois grands fleuves, le Padma (Gange), la Jamuna (Brahmapoutre) et la Meghna, y forment le deuxième plus important delta de la planète. Fréquemment, ils inondent le pays, également touché par des cyclones. Ces phénomènes s'accroissent aujourd'hui avec le réchauffement climatique. Le passage de Sidr, fin 2007, a déjà été une catastrophe pour la population, très dépendante de la pêche, et certains scientifiques estiment que quasiment 20 % du pays pourrait être englouti avant 2050, en raison de la fonte des glaciers. Le Bangladesh compterait alors plus de 20 millions de réfugiés climatiques.

Dans ce contexte, l'ONG Friendship, créée en 1998 par Runa et Yves Marre, vient en aide aux populations les plus défavorisées. Ses terrains d'action : la santé, l'éducation et le développe-

ment économique. L'association a également transformé la péniche convoyée depuis la France par Yves Marre en hôpital flottant baptisé *Life-buoy Friendship Hospital*. Après huit ans de navigation sur le Brahmapoutre, il a accueilli plus d'un million de patients. Ce dispositif médical est complété par un autre bateau, l'*Emirates Friendship Hospital*, et par deux ambulances fluviales dessinées par le cabinet VPLP et construites sur place par le chantier *Tara Tari*.

L'ONG a aussi une dimension culturelle puisqu'elle tente de sauvegarder les bateaux traditionnels du Bangladesh. *Friendship* et *Tara Tari* ont ainsi créé à Savar l'embryon d'un musée maritime et organisé plusieurs expositions de maquettes au Bangladesh en France et au Luxembourg (CM 204). À terme, l'objectif est de reconstruire et de montrer à flot une cinquantaine de ces bateaux dont beaucoup n'existent plus aujourd'hui que sous forme de maquettes. n



Ci-dessus : préparation de la toile de jute (détail en haut à droite).
Ci-contre : fabrication de cuves.
Ci-dessous : la toile de jute a été longuement préparée avant d'être appliquée sur la coque pour être stratifiée. Le pont (photo du bas) a été réalisé sur un moule en contreplaqué fin, courbé et ciré.



fonde, dont le talon se prolonge pour supporter le safran. Entièrement clos avec un pont en composite réalisé dans un moule perdu en contre-plaqué fin, *Tara Tari* est dénué de vraies superstructures. L'espace intérieur s'en trouve très limité, la hauteur sous-barrots ne dépassant pas 80 centimètres sous le renflement figurant un semblant de rouf et 50 centimètres dans le reste du carré. Deux réservoirs d'eau en aluminium de 250 litres – deux mois d'autonomie – et le coffre à vivres sont logés dans les fonds sous les couchettes constituées de simples planches. Une petite table et un réchaud à gaz font, enfin, office de cuisine.

Les plans sont validés par Marc Van Peteghem au bout de trois mois. Petit (9 mètres), léger (1,5 tonne), calant peu (50 centimètres dérives hautes), *Tara Tari* est adapté à la navigation en solitaire. Le grément de sloup marconi est d'un maniement aisé et un circuit de renvoi permet de contrôler la barre à distance où que l'on se trouve à bord. Le faible tirant d'eau de cette carène à fond plat est compensée par deux dérives latérales de 100 kilos chacune. « Une vraie sécurité, constate Corentin. Lorsqu'elles touchaient le fond, elles se relevaient et freinaient le bateau, lui évitant de s'échouer. » La stabilité est en outre assurée par le lest intérieur constitué de 120 kilos de plomb et dix pains de 10 kilos d'acier.

Rendu insubmersible grâce à des caissons étanches emplis de mousse, *Tara Tari* bénéficie aussi de l'équipement de base pour assurer sa sécurité : radeau de survie, balise de détresse, détecteur radar et téléphone cellulaire. L'électricité nécessaire à ces différents instruments étant fournie par quatre panneaux solaires.

L'accastillage vient des chantiers de démolition navale de Chittagong, au Sud-Est du pays. Des canalisations en aluminium manchonnées feront office de mât ; d'anciens hublots seront recyclés en panneaux de pont, des tringles à rideau en barres de flèche ; et les dérives seront découpées dans les tôles d'un cargo. Quant au matériel qui ne peut vraiment pas être récupéré, il est souvent fourni gracieusement par des sponsors (Plastimo, Incidences, Harken). Deux sociétés, Oryx et Jules, font également une donation d'environ 2 500 euros pour soutenir le projet. Seuls quelques appareils, comme le pilote automatique, le détecteur de radar et le moteur chinois Djian Dong (un monocylindre diesel de 8 chevaux) doivent être achetés. Au total, le prototype n'aura coûté que 3 500 euros.

TROIS MOIS POUR CONSTRUIRE

UN VOILIER HAUTURIER

Corentin, aidé des ouvriers du chantier Tara Tari, lance la construction. Les outils sont un peu archaïques et les méthodes d'assemblage celles d'un amateur. Qu'importe, elles sont efficaces. Entre le 15 novembre et le 15 décembre 2009, la stratification de la coque, du contre-moule et du pont – soit une surface totale de 163 mètres carrés – est menée à bien.

Avant d'être appliquée, la toile de jute, fabriquée par une entreprise locale, a été tendue pour en effacer les défauts et en sécher les fibres, très humides. La pose du tissu s'en trouvera facilitée et ses performances mécaniques améliorées.

Avant d'entamer ce chantier, des tests sur une bouée réalisée en composite à base de jute ont permis d'observer le vieillissement de ce dernier au contact de l'eau. Des échantillons de fibre de jute et de verre ont aussi été expédiés à François Rougier, un architecte naval de Caen, afin qu'il mesure leurs propriétés respectives. Ces tests ont permis de définir le dosage possible de fibres de jute

Ci-dessous : première mise à l'eau, à la fin janvier 2010, pour des tests de retournement. Ils seront concluants.

En bas : les essais confirment le bon comportement du bateau pourtant réalisé avec un petit budget.



dans la construction. C'est ainsi que l'on décide de remplacer la fibre de verre par du jute à hauteur de 25 pour cent dans la fabrication de la coque, 45 pour cent dans celle du contre-moule et 65 pour cent dans celle du pont.

Une fois la coque achevée, sont installés le mât, les dérives, les chandeliers, les hublots, les réservoirs et le moteur. Fin janvier 2010, le sloup est mis à l'eau pour effectuer des tests de retournement. Ils sont concluants.

Le 13 février, c'est enfin, le jour J. Corentin largue les amarres, *Tara Tari* s'élance sur le Gange en direction de Kuakata, un village du golfe du Bengale. Durant trois jours, il maintient le cap. Pour le navigateur, l'apprentissage se fait sur le tas. « Je n'avais pas une grande expérience de la voile. Elle était même ridicule pour quelqu'un partant six mois, reconnaît-il. Mais je connaissais parfaitement le bateau et sa petite taille le rendait simple à maîtriser. » Heureusement, car Corentin ne tarde pas à s'échouer sur l'un des nombreux bancs de sable du grand fleuve. Première mésaventure d'une longue série...

« JE RÉALISE ALORS LE MANQUE DE FIABILITÉ DU MATÉRIEL »

Les plages de Kuakata sont désormais derrière lui. En mer, Corentin ne tarde pas à trouver ses marques, s'accommodant de l'humidité constante et d'un sommeil fractionné. Le confort est sommaire, la cabine exiguë, mais la vie à bord commence à s'organiser. Le 17 février, soudain, un grondement inquiétant et un souffle d'air venu de l'Est. « La grand-voile empanne et une énorme barre de nuages noirs couvre l'horizon. C'est un gigantesque rouleau compresseur qui arrive sur *Tara Tari*, se souvient Corentin. Paniqué, je tente de réduire la surface de la voile alors que le mur noir se rapproche. À 100 mètres de moi, la surface de l'eau crépite. 50 mètres, 30, 10... Et vlan! *Tara Tari* se couche sur l'eau. » Le grain passe en quelques minutes, mais laisse des traces. « L'intérieur du bateau est sens dessus dessous. Je réalise aussi le manque de fiabilité du matériel "made in Bangladesh". Le baromètre annonce "beau temps fixe" et le pilote automatique ne garde plus le cap. » Corentin se voit donc obligé de barrer trois jours et trois nuits d'affilée.

L'embarcation poursuit pourtant sa route au large des côtes birmanes, cap sur le Sri Lanka. Déjà une semaine de navigation. La météo est favorable et la traversée du golfe



Ci-dessus : le sloup marche à trois nœuds en vitesse de croisière mais il peut aller deux fois plus vite dans des conditions optimales.

Ci-contre : les principales étapes du parcours de Corentin de Chatelperron.



du Bengale se poursuit calmement. Corentin reprend des forces à coup de grosses plâtrées de nouilles chinoises. Au terme d'un mois de route, le moral est au beau fixe. À l'approche des côtes, le jeune navigateur reçoit la visite régulière de pêcheurs, qui lui offrent des noix de coco. Le Sud du Sri Lanka est longé par l'une des plus importantes routes maritimes commerciales au monde; Corentin ne s'autorise que des siestes de 10 minutes, maximum.

Non sans peine, il annonce son arrivée à la VHF avant sa première escale, le 8 mars, à Galle, au Sud du Sri Lanka. Mais les autorités locales sont particulièrement méfiantes, après seize années de guerre civile. « Prétextant que mes papiers ne sont pas en règle, rapporte Corentin, un douanier m'interdit de quitter le port. » Un bakchich de

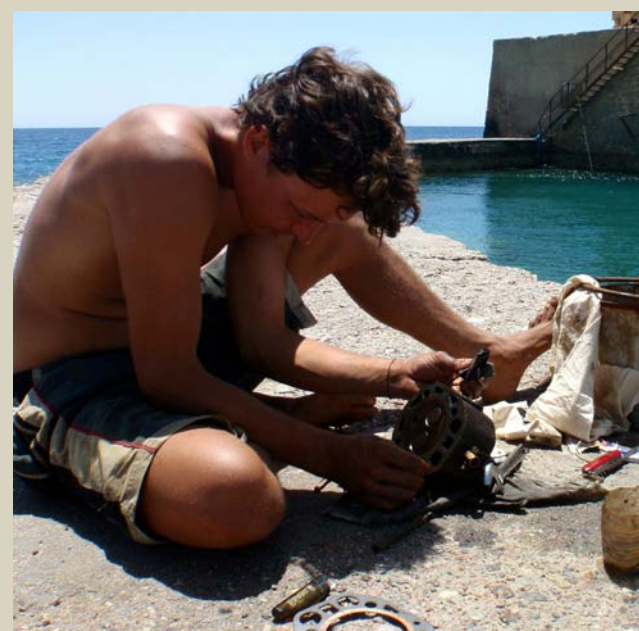
25000 roupies (160 euros) permet de débloquer la situation au bout de trois jours.

Le 14 mars, *Tara Tari* reprend sa route. Il a parcouru 15 milles lorsque la VHF crépite. « *Tara Tari* ship, it's the Navy! Please follow us. I have order to bring you back to Galle. » Une vedette militaire vient frôler le petit voilier dans une mer agitée et lui enjoint de retourner à terre. Corentin est suspecté de contrebande, des témoins ayant aperçu des pêcheurs lui donner un colis au moment du départ. Après de longues négociations, le

navigateur peut heureusement reprendre le large. *Tara Tari* fait désormais cap à l'Ouest, se dirigeant vers le cap Comorin, point de rencontre de la mer d'Oman, du golfe de Mannar et de l'océan Indien. Le vent de force 2 et la mer d'huile sont agréables. Tout dessus, le sloup marche à 3 nœuds, sa vitesse de croisière, mais il peut aller deux fois plus vite dans des conditions optimales. Le cap Comorin est doublé de nuit, *Tara Tari* essayant une nouvelle tempête durant laquelle un des hublots est détérioré.



Les journées sont rythmées par la marche du bateau, les repas et les périodes de repos. Le confort est sommaire en raison de l'exiguïté du carré, dont la hauteur sous barrots n'excède pas 80 centimètres. Ci-contre: une petite table et une gazinière font office de cuisine. Ci-dessous, à gauche: la couchette, une simple planche de bois, est aménagée sur les réservoirs d'eau et de vivres. Ci-dessous, à droite: le joint de culasse du moteur chinois est remplacé par un joint de fortune dans une petite crique de la côte grecque.



Ensuite, Corentin double les Maldives, s'échappant du piège d'un violent courant contraire orienté Nord-Nord-Ouest.

Après deux mauvaises nuits passée à écopper, le navigateur entame la traversée de l'océan Indien, poussé par les vents de mousson jusqu'aux plages de la péninsule Arabique. Chaque vague qui s'écrase sur le pont laisse s'infiltrer quelques gouttes d'eau. Le taux d'humidité à l'intérieur est tel que, deux mois après le départ, les lampes torches, le GPS, les batteries, l'ordinateur défaille. Plus grave: «Les haubans sont rouillés, constate Corentin, l'étau s'est cassé 40 centimètres au-dessus de la cadène suite aux frottements répétés des mousquetons du foc; les brins extérieurs commencent à se détériorer, en particulier au niveau de la cosse.»

« PAR CRAINTE DES PIRATES, DÈS QUE JE REPÈRE UN BATEAU, J'AMÈNE MES VOILES »

Cette période du voyage s'annonce d'autant plus délicate que *Tara Tari* aborde des eaux infestées de pirates. «Afin de ne pas se faire repérer, beaucoup de cargos naviguent radars éteints, s'inquiète Corentin. Je passe mon temps à scruter l'horizon et dès que je repère un bateau, j'amène mes voiles orange pour me faire discret.» Le 12 avril, après un mois de mer – c'est la plus longue étape du périple –, *Tara Tari* relâche à Salalah (Oman), l'un des plus grands ports de la péninsule Arabique. Il a déjà parcouru 1 600 milles.

Corentin prépare aussitôt l'étape suivante: le passage du golfe d'Aden, au Sud du Yémen. Mais le long des côtes somaliennes, les actes de piraterie sont, là encore, monnaie courante. Le navigateur cherche donc un cargo qui accepterait de l'embarquer en pontée pour passer l'obstacle. En vain. Après cinq jours de recherches infructueuses, l'espoir renaît avec l'arrivée du *Shabab Oman*, un trois-mâts goélette de la Marine du sultanat d'Oman. Son départ est prévu le lendemain à 8 heures et Corentin obtient *in extremis* l'autorisation d'embarquer avec son bateau en remorque.

Le 26 avril, *Tara Tari* entre en fanfare au port d'Al Hudaydah, la quatrième plus grande ville du Yémen, tiré par le *Shabab Oman* et escorté par une vedette militaire. C'est là que son frère Arthur rejoint Corentin pour une traversée en double de la mer Rouge. Ils rallient ainsi les côtes du Soudan en bénéficiant d'un vent du Sud, ce qui est très rare à cette époque de l'année. Pas âme



Pour passer les 190 kilomètres du canal de Suez, *Tara Tari* est pris en remorque par un bateau qui crache une épaisse fumée noire. Tout au long de ce parcours, un pilote accompagne Corentin.

qui vive à l'horizon. «La mer est un désert confortable», remarque le navigateur.

14 mai. Pannes à répétition, de moteur, de pilote, de feux de navigations, météo capricieuse... Corentin fête son vingt-septième anniversaire en mer. Les côtes égyptiennes sont en vue. Le soleil est écrasant, l'humidité forte, la mer agitée et les vents contraires. *Tara Tari* annonce son arrivée à la marina de Port Ghalib, où il fait escale durant cinq jours, dans l'attente d'une fenêtre météo.

Prochaine étape: le canal de Suez. Le bateau rase la côte le plus possible. Un vent chaud chargé de sable lève une houle pénible et réduit la visibilité. Corentin et Arthur

n'avaient pas prévu de s'arrêter mais le temps en décide autrement. Ils échouent le bateau sur Shaker Island, dans le détroit de Gubal. L'occasion, après trois mois et demi de mer, de dresser un premier bilan sur la tenue du composite en fibre de jute: «Aucun signe de faiblesse.»

Départ prévu au petit matin. La météo annonce des conditions exceptionnelles pour traverser le golfe de Suez. Mais, dès la sortie du mouillage, de fortes rafales et un clapot croisé contrarient la navigation. Par chance, en milieu d'après-midi, le vent tombe miraculeusement. *Tara Tari* avale les 120 derniers milles d'une traite sur une mer d'huile et touche Suez le 2 juin. Les premiers rayons du soleil illuminent les voiles du bateau lorsque Corentin et Arthur aperçoivent, sur l'horizon, une ligne de couleur. C'est l'entrée du canal.

BLOQUÉ TREIZE JOURS À L'ENTRÉE DU CANAL DE SUEZ

L'hospitalité n'est pas la qualité première des agents du canal. «Les locaux crasseux de la riche autorité du canal de Suez, écrit Corentin, abritent une horde de bureaucrates méfiants dont la créativité paraissait sans limites pour bloquer à quai *Tara Tari*. Justificatifs pour prouver qu'il n'est pas un bateau de pêche professionnelle, garantie de propriété du consulat de France au Caire, contrôle du bon fonctionnement du moteur et de l'équipement de sécurité, mesure du bateau, rencontre avec les différentes autorités... Chaque jour apporte son lot d'obscures tracasseries administratives.» La situation finit par se débloquent le treizième jour, après l'intervention inespérée du responsable du yacht-club de

Suez. *Tara Tari* peut enfin embouquer le canal, long de 190 kilomètres. Arthur est resté à quai, pour faire place au pilote. Effrayé par le bruit infernal du moteur, ce dernier fera finalement remorquer *Tara Tari* par un bateau de pêche. À mi-chemin, le convoi mouille pour la nuit à Ismailia. Le lendemain, toujours aveuglé par l'épaisse fumée noire dégagée par le rafiot, Corentin rallie Port Saïd.

Le départ de Port Saïd marque le début de la dernière étape. À peine débarqué le pilote, Corentin reprend la mer pour profiter d'un vent favorable. Seul le passage d'une tortue vient troubler désormais un silence fascinant. Une semaine de navigation au cœur de la Méditerranée et les côtes turques se distinguent. Au port de Finike, au Sud de la péninsule de Teke, Corentin est rejoint par une coéquipière, Sina, qui

L'aventure industrielle continue

«Le voyage de *Tara Tari* a permis de montrer qu'il était possible de construire un bateau en matériau composite comprenant 40 % de fibre de jute, résume Corentin de Chatelperron. Mon but est aujourd'hui de créer, à moindre coût, un composite entièrement à base de fibres naturelles, mais aux propriétés mécaniques comparables à celles des matériaux utilisant uniquement de la fibre de verre. Si j'arrive à atteindre cet objectif, l'utilisation de ce matériau pourra se généraliser au Bangladesh et ce sera un tournant écologique et économique pour ce pays.» L'enjeu est de taille, puisque la seule flotte du golfe du Bengale compterait au moins vingt-cinq mille unités.

Après son odyssée, Corentin a multiplié les interventions dans les grands événements nautiques (Grand Pavois, Mille Sabords, Nautic...). Son

livre* a été bien accueilli, même si ses lecteurs semblent plus captivés par son exploit que par sa démarche humanitaire. Cette publicité a, en revanche, incité de nouveaux partenaires à le rejoindre, comme l'Ifremer, Kaïros (la SARL réunissant l'équipe du skipper Roland Jourdain), et des chercheurs spécialisés dans les composites à base de lin. «Le jour où j'ai posé le pied à terre, dit Corentin, je me suis demandé si j'allais pouvoir encore m'investir dans ce projet. Aujourd'hui, je suis plus que jamais convaincu de sa fiabilité.»

La recherche sur les composites à base de jute se poursuit donc, portée par l'association Watever, fondée par Marc Van Peteghem et Yves Marre en 2010. Des fonds ont été collectés pour démarrer cette deuxième phase du projet et Corentin est retourné en février au Bangladesh. Un jeune ingénieur de l'École nationale supérieure des arts et

industries textiles de Roubaix, Ary Pauget, l'a rejoint en mars afin de mener des recherches sur le maillage et la transformation de la fibre naturelle. Un autre ingénieur va travailler sur son traitement afin d'obtenir la meilleure adhérence possible entre le jute et la résine. Viendra ensuite une phase d'industrialisation de six mois. À plus long terme, Corentin envisage de créer un «social business». Une démarche alternative, non lucrative, résolument solidaire.

Quant à *Tara Tari*, il doit être exposé, du 13 au 16 octobre à la Cité de la voile de Lorient, à l'occasion de la fête de la science. n

* *L'Aventure de «Tara Tari»*, éd. La Découverte. Ce livre a obtenu le prix Bernard-Moitessier et le prix Avenir de l'Institut français de la mer. Pour plus d'informations: <<http://tara-tari.blogspot.com>> et <<http://www.watever.org>>.



Ci-dessus: les bateaux de pêche «masdoris», construits par l'ONG Friendship en fibre de verre, remplacent avantageusement les embarcations traditionnelles en bois, d'une durée de vie très limitée. Leur forme n'est pas sans rappeler celle de *Tara Tari*.

Ci-contre: les «masdoris» peuvent être motorisés ou, comme ici, équipés de voiles pour la pêche en mer. Juste à côté du voilier, un bateau de rivière traditionnel.



l'accompagne jusqu'à Fetihyeelle, où elle est relayée par Aurélien, un ami.

Cap sur l'île de Kos, en Grèce, dans une mer agitée. Les deux compagnons traversent la mer Égée dans les rafales de meltem, un vent d'été. «Après deux jours de navigation au près serré, écrit Corentin, une houle et un vent instable se sont levés. Nous sommes physiquement éprouvés et décidons de nous mettre à l'abri avant que le moteur chinois ne nous lâche.» Pour réparer le joint de culasse, il faut escalader deux jours dans une crique, avant de reprendre la mer en direction du Péloponnèse.

17 juillet. Corentin poursuit sa route en solitaire et met le cap sur le canal de Corinthe, qu'il atteint deux jours plus tard. Une heure suffit pour parcourir les 6 343 mètres de cette voie d'eau artificielle creusée dans la roche entre mer Égée et Adriatique. Puis le voilier louvoie durant trois jours et arrive, le 25 juillet, à Skala, sur l'île grecque de Céphalonie. Le lendemain, *Tara Tari* appareille dans une mer houleuse hérissée par de fortes rafales. La mer se calme les jours suivants et Corentin met le cap sur la pointe Sud de l'Italie.



En haut: *Tara Tari* est adapté à la navigation en solitaire. Le gréement en sloup marconi est d'un maniement aisé et un circuit de renvoi permet de contrôler la barre où que l'on se trouve à bord. Ci-dessus: passage du canal de Corinthe, creusé dans la roche entre la mer Égée et l'Adriatique.

AU LARGE DE PALERME LA BARRE NE RÉPOND PLUS

Le 30 juillet au soir, le port de Reggio di Calabria est atteint. Le lendemain, après le bulletin météo, guère réjouissant, et un coup d'œil sur les documents nautiques pour passer le détroit de Messine au bon moment, Corentin cingle vers Palerme.

Enfin, les conditions sont clémentes pour longer le Nord de la Sicile.

Le 3 août, au large de Terrasini, commune proche de Palerme, la barre n'obéit plus. Panne connue – les boulons du gouvernail ont déjà été changés une vingtaine de fois – et vite réparée, avant de piquer sur la Sardaigne. Les côtes françaises ne sont maintenant plus très loin. Pour accompagner Corentin dans cette ultime étape, Gwénohé Gahinet embarque à Golfo Aranci. Un moment de retrouvailles fort pour les deux amis. *Tara Tari* file alors vers la Corse et franchit les bouches de Bonifacio, par un temps clément. Calvi n'est plus qu'à 10 milles. Pour Corentin, «le temps ne s'écoule plus de la même façon».

Mardi 17 août, à 16 heures. La Ciotat est enfin en vue. Le voilier arrive à bon port, imprégné de sel et chargé de souvenirs. «Les filières se sont rompues et pendent lamentablement dans l'eau. Trois chandeliers sont cassés et le hublot avant est brisé, mais le bateau a tenu.» Corentin, fatigué, ravi de retrouver famille et amis, vient de prouver que son rêve de voilier tenait la route. *Tara Tari*, le bateau en toile de jute, a parcouru sans dommages quelque 8 700 milles. n