

UNE IRRÉFUTABLE ENTRAIDE





t si la mer n'était pas à hauteur de sa légende? Si le flot en quelques endroits délaissés du globe adressait chaque matin une mise en demeure: survivre malgré les lagunes qui s'ensablent, l'absence de bateaux de pêche, de transport et de surveillance, se débattre dans un environnement maritime et fluvial hostile. Une longue tradition de navigation à voile où la mer est synonyme d'aventure et d'accomplissement oblige à un effort d'imagination pour comprendre qu'océans et fleuves peuvent se dresser comme des remparts. Car on peut naître en quarantaine et y mourir si l'encerclement n'est pas brisé.

Depuis 1984, Marins Sans Frontières s'emploie à apporter les moyens de rompre l'isolement sans se substituer aux initiatives locales. La démarche pourrait se résumer à trois principes: diagnostiquer, définir des moyens, responsabiliser. Administrée par des marins d'expérience, Marins Sans Frontières rappelle que l'humanitaire bien compris est d'abord affaire de professionnels plus que d'amateurs impulsifs. Avec Gérard d'Aboville pour vice-président, Isabelle Autissier et Franck Cammas pour marraine et parrain, Michel Horeau et d'autres experts nautiques pour chevilles ouvrières, le travail est réalisé par des hommes rompus à la logistique et nourris de sens marin.

UN CHALUTIER EN GUISE DE DISPENSAIRE

«Un bateau constitue une présence et des compétences qui permettent de réaliser peu à peu des projets et d'assurer le progrès. C'est aussi une plate-forme permettant de transporter des personnels et des matériels spécialisés» souligne Daniel Guével, trésorier de l'association. La proposition est restée intacte depuis la fondation de l'association par l'ingénieur agronome Jacques Le Fur et sa compagne, le docteur Martine Le Fur. Il s'agissait alors de





venir en aide aux populations des Maldives où l'espérance de vie tournait autour de 26 ans et où 40 à 50 % des enfants ne dépassaient guère l'âge de 5 ans, faute de soins et d'accès à l'eau potable. Récupérée à Cherbourg, une unité de 27,50 mètres, chalutier de pêche latéral de 1956, fut transformée en dispensaire flottant en trois années harassantes et 32 000 heures de travaux bénévoles rendus possibles par des financements d'entreprises. Devenu Le Listaos, nom désignant une variété de bonite de l'océan Indien, Martine Le Fur et Jacques Autran, créateurs de Marins Sans Frontières, appareillent pour les Maldives où, sous l'égide de l'OMS, ils participent à de vastes campagnes de vaccination dans les îles isolées. En 1987, ils reçoivent le Prix Rolex à l'esprit d'entreprise et, un an plus tard, exécutent à bord du Listaos une première intervention au Mozambique pour venir en aide aux réfugiés chassés par la guerre civile dans des camps disséminés sur 2500 kilomètres le long de la côte Nord du pays. Jusqu'en 1992, bateau et association opèrent dans les eaux très tumultueuses du canal du Mozam-



Léaende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemque con con ratauia eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.



Légende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemaue con con ratquia eturis qui utem ex eaturit, iumauaes sam. aui.



bique. Revendu en 1993, Le Listaos a laissé une empreinte durable dans la vocation de Marins Sans Frontières qui mène toujours la majeure partie de ses missions en océan Indien.

Poursuivant diverses opérations, l'association dont les responsables ont changé au début des années quatrevingt-dix prend une décision fondatrice en lançant un projet à Madagascar. En 2001, un ancien chaland de la Marine nationale, le Zarga, est mis en place pour désenclaver la presqu'île d'Ampasindava au Nord-Ouest du pays, où 20000 habitants sont isolés faute de routes praticables. Toujours en service depuis 19 ans avec un équipage malgache, cette embarcation rustique assure sa mission ainsi qu'une navette régulière entre Ankify et l'île de Nosy Be, activité commerciale permettant d'assurer son autonomie financière.

Une date importante pour Marins Sans Frontières est tristement marquée par la catastrophe du tsunami du 26 décembre 2004 qui occasionne 250 000 pertes humaines sur le pourtour de l'océan Indien. Dans les mois qui suivent, une mobilisation interna-



tionale sans précédent se met en place. Marins Sans Frontières reçoit des fonds de la Fondation de France, du ministère des Affaires étrangères et du Comité national des pêches avec mission de participer à la reconstitution de la flotte de pêche sur les côtes thaïlandaises. «On a restauré un chantier abandonné sur l'île de Phuket, rapporte Jean Ducluzeau, président de l'association depuis 2003, puis on a construit 89 bateaux de pêche de 10 à 12 mètres, en bois selon les méthodes traditionnelles, équipés de moteurs "long tails" et remis directement aux pêcheurs!» Cette opération, commencée en août 2005 et achevée en octobre 2006, illustre au premier degré le vieil adage d'une action humanitaire bien comprise: «Enseigner à pêcher plutôt que de donner un poisson.»

Offrant des moyens supports pour d'autres associations, Marins Sans Légende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemque con con ratquia eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.

Légende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemque con con ratquia eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.

«UN BATEAU CONSTITUE UNE PRÉSENCE ET DES COMPÉTENCES POUR QUE LES CHOSES BOUGENT.» Frontières effectue également des dessertes fluviales. L'une avec Médecins du Fleuve sur le delta intérieur du Niger au Mali, et une autre avec l'ONG AR MADA, sur le canal des Pangalanes qui débouche à Toamasina (Tamatave) au Sud-Sud-Est de Madagascar. Reliant plusieurs lagunes et cours d'eau sur plus de 400 kilomètres, le canal est une voie navigable essen-

tielle pour les villages riverains isolés. «Cette dernière mission est devenue critique, explique Jean Ducluzeau, car le canal est complètement ensablé. De plus les pêcheurs ont bloqué le canal par des barrages pour piéger le poisson. Certains de nos bateaux ne peuvent plus passer! Le désensablement est pris en charge par le Maroc, mais il n'est pas certain que cela suffise. On a fait construire là-bas dix pi-











rogues avec lesquelles les hommes pêchent jusqu'à 20 kilos de poissons par sortie. Cela permet de faire vivre des familles et de procurer un apport financier en allant vendre le surplus au marché de Tamatave. Pour cette raison, on a mis des glacières à bord, mais l'avenir reste incertain.»

DIPLOMATIE ET EXIGENCE

S'attacher à une mission c'est la défendre en faisant œuvre de diplomatie, de compréhension du terrain et de détermination. Sans naïveté aucune, la voie est étroite entre tolérance et fermeté, échange avec des autorités politiques parfois instables et continuité dans l'action, lorsque le temps ne s'écoule pas au même rythme pour chaque partenaire. Contrairement à une image complaisante, l'humanitaire n'est pas un monde idéal où l'on s'engage pour gagner une image valorisée de soi-même, compenser des difficultés personnelles ou donner du relief à une existence morne. Là réside le secret de Marins Sans Frontières menée par des hommes discrets qui n'ont rien à prouver - ni à se prouver - sinon l'em-

ploi utile de leur énergie. La rencontre du président Ducluzeau est à cet égard singulière. A 95 ans (!), la foi en sa mission chevillée au corps, l'homme a mené une carrière active dans l'armement maritime et la logistique ferroviaire. Voix ferme et autorité naturelle, déterminé à ce que ses projets aboutissent, il mobilise les énergies et «secoue» sur place les responsables locaux trop dolents. Car certaines entreprises, très dépendantes des relais de terrain, s'essoufflent ou tournent court. Ainsi deux bateaux naviguant sur le fleuve Tsiribihina se jetant dans le canal du Mozambique et qui permettent d'assurer jusqu'à 18500 consultations par an avec l'association médicale AR MADA sont menacés de stopper leurs rotations par suite du départ prochain du responsable local. De même, l'association est-elle sans nouvelle d'un bateau

ENTRE ACQUISITIONS DE MOYENS ET DE COMPÉTENCES, L'ŒUVRE PEUT SE POURSUIVRE.

Légende accroche.

LPuditiorrorio molo voloratia eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.

Légende accroche.

LPuditiorrorio molo volorat eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.

Légnde accroche.LPuditiorrorio molo voloratretien.

4 Légnde accroche. LPuditiorrorio molo voloratretien. confié en 2013 au Bénin sur le fleuve Opkara. Mais ces cas restent marginaux par rapport aux autres missions, dont la construction à Dakar du *Kassoumaye*, bateau polyester mis en service en 2010 sur le fleuve Casamance. A son bord, plusieurs ONG médicales assurent des tournées bénévoles de consultations et de formation des personnels locaux. L'efficacité observée conduit à l'étude de la mise à disposition d'un second bateau.

A Noël dernier, une vedette de sauvetage de seconde classe, Stella, ancienne SNS 285 d'Arcachon, a été convoyée par Michel Horeau et Olivier Despaignes depuis Mayotte et déposée à Nosy Be en attendant d'être affectée à Antsiranana, au Nord de l'île, anciennement Diego-Suarez. Cinquième bateau de sauvetage de Marins Sans Frontières elle complète une flotte de sauvetage, vraie distribution d'opéra comprenant Aïda (Majunga, 2011), Tosca (Nosy Be, 2015), Norma (Toliara, 2017) et Diva (île Sainte Marie, 2018). Son établissement prélude à l'arrivée en 2020 d'Astra, vedette de première classe réservée à l'océan Indien entre Vohémar et Tôlanaro (Fort-Dauphin).

«Nous opérions à Madagascar depuis 2000 et nous constations qu'il n'y avait rien pour assurer le sauvetage en mer, détaille Jean Ducluzeau. En cas de disparition signalée, il fallait 12 heures pour éventuellement trouver un bateau et espérer secourir des pêcheurs ou des boutres de commerce... Nous avons donc mis au point une procédure qui consiste à racheter symboliquement des vedettes de la SNSM quittant le service et à les remettre à niveau grâce à des financements privés, dont une participation essentielle de l'armement bordelais Socatra. Une fois entièrement révisées et rééquipées, les vedettes qui représentent un investissement d'environ 50000 euros chacune, sont acheminées vers la Réunion ou les Comores par un transport de la Marine nationale et sont remises aux autorités malgaches. Et je me suis battu pour que le gouvernement malgache admette que le sauvetage fait partie des compétences régaliennes de l'Etat!»

PLUS DE 300 PERSONNES SECOURUES

Gérard d'Aboville s'est à plusieurs reprises chargé du convoyage final de ces vedettes dont la propriété reste à l'association. En revanche, toutes les dépenses d'équipage et de fonctionnement relèvent de l'APMF (Agence portuaire maritime et fluviale), instance rattachée au ministère des Transports et de la météorologie malgache chargée de veiller à la sécurité maritime et fluviale. Chaque mise en place d'un nouveau bateau relève d'un contrat spécifique encadrant la pratique, l'entretien, l'utilisation stricte dans le cadre du sauvetage. Tout commerce illicite et toute présence d'hommes armés à bord sont interdits. Des missions régulières d'évaluation sont conduites, veillant à l'état d'entretien et délivrant des recommandations pour assurer la pérennité du secours. Au cours de ces deux dernières années, plus de 300 personnes ont été sauvées. Comme ce jour du 8 février 2018 où une femme appela le bureau APMF de Mahajanga, informant qu'un boutre était en détresse au Nord d'Antsanitia, mât cassé et voiles déchirées, par vents forts de Nord-Ouest et marée montante. Rapidement, la vedette Aïda appareilla avec quatre canotiers, cap au Nord, mettant plusieurs heures

CAMBODGE, UNE AIDE ACCESSIBLE À LA SCOLARISATION

ilotée par l'amiral Pierre de Roquefeuil, la mission Cambodge met en place depuis cing ans des navettes scolaires fluviales, seul moyen pour les enfants des villages flottants isolés du lac Tonlé Sap d'accéder à l'éducation. Plus grande réserve d'eau douce d'Asie du Sud-Est, le lac se caractérise par d'importantes variations de surface et de niveau au rythme des saisons humides et sèches, trois millions de personnes subissant ces aléas hydrologiques. «Les parents utilisent leurs piroques pour la pêche et dans les villages isolés, la fréquentation de l'école est aléatoire, voire impossible, explique Pierre de Roquefeuil. Les ONG qui agissent sur le lac restent dans les gros centres, alors que nous privilégions les villages les plus isolés qui nous sont désignés par une ONG cambodgienne: FACT (Fishery Action Coalition Team.) Et plus, c'est isolé, plus nous sommes motivés!»

Pour un budget de 5 000 euros l'unité, Marins Sans Frontières fait construire sur place des piroques de transport équipées de moteurs «long tails» pouvant prendre en charge 25 enfants et exécuter des missions d'évacuation sanitaire. Les chantiers locaux sont ainsi soutenus et la gestion des bateaux est transférée à l'association FACT.

«Il faut transmettre, insiste Pierre de Roquefeuil, un comité de parents, de professeurs et les autorités du village gèrent l'exploitation du bateau. Ca colle aux besoins et c'est du concret! Dans le village de Phlov Touk où nous avons placé deux premiers bateaux, l'école était un édifice en tôle dans un état lamentable. Deux plus tard, on a retrouvé une école toute neuve. Grâce aux bateaux il y a eu plus d'élèves, ils ouvraient l'équivalent d'une classe de sixième et cette année une classe de troisième va compléter le cycle. Il y a eu des nominations d'enseignants et des familles ont déplacé leurs maisons pour se rapprocher de l'école. Il y a une vraie soif d'éducation et l'association FACT qui est à l'origine une ONG environnementale, sensibilise les élèves aux équilibres naturels du lac très riche en



Légende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemque con con ratquia eturis qui utem ex eaturit, iumquaes sam, qui.

faune et en flore, réserve de biosphère naturelle reconnue par I'UNESCO. » Seize navettes scolaires assurent aujourd'hui un service sur le lac, permettant de désenclaver plusieurs villages et participant à la formation des jeunes qui, éduqués, seront moins fragilisés. Les 5 000 euros nécessaires à une navette qui peut porter le nom de son sponsor sont à la portée, en tout ou partie, d'une association, d'une entreprise ou d'une initiative privée pour faire l'objet du projet éducatif et solidaire d'une école primaire, secondaire ou supérieure. «Ca colle au besoin; c'est du concret.» On saurait mieux dire.

MARINS SANS FRONTIÈRES 14 rue Gustave-Charpentier, 75017 Paris. Tél. 01.83.92.72.08

Contact: marins.sf@club-internet.fr Interne: www.marins-sans-frontieres.org

pour localiser l'embarcation portant un chargement de bois et comptant cinq personnes à bord. Pris en charge et remorqué à petite vitesse, le boutre désemparé fut ramené le lendemain matin en sécurité le long de la côte et ses occupants déposés à terre.

CONSTRUIRE L'AVENIR

«Le contrôle des missions en cours ainsi que la recherche de bateaux adaptés nécessitent de s'appuyer sur des personnes bénévoles qualifiées, susceptibles de consacrer un ou deux mois par an pour se rendre sur les lieux de mission» souligne Daniel Guével. Avec de vieux briscards comme Gérard d'Aboville, Michel Horeau, le regretté Pierre Katz ou Olivier Despaignes, sans compter quelques anciens de la Marine nationale ou des techniciens chevronnés, les moyens humains sont à la hauteur. En revanche, pour une association qui s'est diversifiée, l'obtention de moyens financiers reste une préoccupation constante pour assurer la continuité de tâches respectueuses de l'environnement social et économique des régions concernées. Offrant des services supports essentiels, comme au Cambodge où des

bateaux locaux soutiennent l'accès à la scolarisation et aux soins (voir encadré), Marins Sans Frontières travaille à fournir aux populations et aux autres ONG les moyens de secourir, soigner et désenclaver, conditions indispensables pour intégrer le monde du XXIe siècle. Distingué par plusieurs prix décernés par le Cluster maritime français ou l'Institut français de la Mer, le président Jean Ducluzeau regarde vers l'avenir sans se satisfaire de l'œuvre accomplie d'une association qu'il a rejoint comme administrateur il y a vingt-cinq ans. Volontaire à 19 ans pour combattre le nazisme, il sait ce que s'engager veut dire. Il mériterait la bourse de la vocation s'il n'en avait pas dépassé la limite d'âge depuis plus de soixante ans et pourrait donner des leçons d'énergie à beaucoup de ses enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants! Vif et perspicace, il vous quitte avec une ferme poignée de main, déclarant droit comme un «i»: «Moi, ce que j'aime... c'est construire!» On connaît l'adage appliqué aux plaisanciers: «Celui qui va en mer pour son plaisir irait en enfer pour passer le temps.» Il faut une association comme Marins Sans Frontières pour que les populations assiégées par la mer sortent du purgatoire.



Légende accroche. LPuditiorrorio molo voloratemque con con ratquia eturis qui utem ex eaturit,