

# Janvier 2008. Yves Marre est candidat aux premiers Trophées Sénat de la présence française à l'étranger.

Entretien. Propos recueillis par Dominique Joguet.

Mon parcours de Français à l'étranger a commencé bien avant mon expatriation officielle qui a eu lieu en 1996.

## **1973 > 1996 Les années Air France Du goût de l'aventure à l'engagement humanitaire**

Je suis entré à *Air France* comme personnel navigant commercial à l'âge de vingt et un ans. Dès lors, ma vie professionnelle et mes aventures personnelles furent tournées vers l'étranger. Habitant le 5<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, il me fallait revoir Notre Dame depuis le Pont de la Tournelle, avant de me sentir « arrivé » chez moi à Paris. C'est donc au point de départ de toutes les routes de France que j'ai trouvé le centre de gravité qui allait me permettre de rayonner partout dans le monde. Le vecteur aérien m'a permis de considérer le monde comme la grande banlieue de la France.

L'immersion permanente dans la diversité des populations de la planète, tant sur le plan des citoyennetés, des ethnies, des cultures, des croyances, des milieux sociaux, m'a permis d'approfondir et d'apprécier la chance de mon héritage personnel : mon appartenance au pays que j'aurais sélectionné si j'avais eu à choisir une nationalité.

Les couleurs de la France aux quatre coins du monde.

Pendant les vingt premières années de ma vie professionnelle, j'ai porté les couleurs de la France aux quatre coins du monde. Couleurs de la « douce France », patrie du bon goût et du savoir-vivre mais également celles de la « France, terre d'asile » lorsque nous faisons les convois de réfugiés de la guerre du Cambodge.

Couleurs d'une « France du dialogue » lorsque nous participons aux voyages présidentiels.

Un exemple d'engagement et d'attachement aux principes fondateurs de notre société.

En décembre 1994, à l'occasion du détournement de l'Airbus d'Alger, j'ai été volontaire pour délivrer les otages du commando du FIS. *Air France* m'envoya donc, seul « non cadre » de la compagnie, convoier avec un équipage trié sur le volet, et mettre en place les commandos du GIGN pendant les 54 heures de cette angoissante aventure.

Le message que nous portions alors au monde était celui d'une France qui résiste et prend tous les risques pour sauver ses ressortissants. Il illustre aussi une certaine idée de la Démocratie et des Droits de l'homme.

*Air France* me laissait du temps libre pour mener à bien et parallèlement à mon service, mes autres passions : les éléments naturels, la création, l'aventure au service de l'Autre.

## **Le monde de l'air**

N'ayant pu poursuivre une carrière de pilote professionnel pour un problème d'acuité visuelle, je suis devenu « pilote de tout ce qui vole » ou presque : avion privé, parapente, ULM...

- Pour Aviation Sans Frontières (ASF), j'effectuais des missions humanitaires en Centrafrique et en Amazonie colombienne.
- Concepteur et pilote d'essais du 'Propulsar' (parapente motorisé de mon invention bien que l'histoire en ait été réécrite après mon expatriation), je fus le premier à traverser la Manche avec cet engin ce qui me valut le surnom de « Blériot du Parapente »
- Intervenant en 1992 comme pilote d'essais du ballon dirigeable avec lequel Nicolas Hulot et Gérard Feldzer, actuel Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace, devaient traverser l'Atlantique.

Ces vols, qualifiés d'audacieux pour certains, ne sont pas tous passés inaperçus. Ainsi, les journaux TV présentèrent mon vol sur l'hippodrome de Vincennes comme « le premier vol officiel du Parapente motorisé de l'histoire », effectué lors de la Fête de l'aviation organisée par Gérard Feldzer.

La chaîne de TV japonaise NHK envoya une équipe filmer quelques autres de mes premiers vols. Le géant japonais Mitsui me dépêcha son directeur pour la France et je pus ainsi traiter avec une des plus grandes multinationales du monde, la vente de cinquante de mes machines volantes produites par la petite compagnie que je venais de créer : les « 3 R » (Rêve, Recherche et Réalisation).

Je pris comme un hommage, la remarque du Directeur Général de Mitsui : « vous êtes bien un 'français', merveilleux inventeur mais piètre businessman ». En effet, j'abandonnais alors ma société aux mains de mes associés pour aller piloter l'hydravion du Docteur Fisher chez les indiens 'Macuna' en pleine jungle amazonienne.

L'air m'ayant tout apporté ou presque et ayant entre-temps, découvert la montagne, le désert, les régions arctiques, je décidai de me tourner vers la mer, dernier élément naturel inconnu.

## Le monde de la mer

- Ne voulant pas perdre de temps en apprentissage laborieux, je vendis mon appartement parisien, achetai un ketch de 11 m et fis, dès 1985, la « Traversée de l'Atlantique en solitaire » pour ma première navigation.
- Revenu à Paris, j'habitais sur une péniche pendant un an. Mais l'horizon me manquait et je partis faire, en 1988, la première traversée en péniche de l'Atlantique de l'histoire, de Paris à Miami (36 jours de navigation).

Cette aventure m'ouvrit les portes de la communauté des mariniers et allait préluder à celle de mon expatriation !

En effet, les gouvernements français et européens organisant un plan de restructuration de la cale européenne, de nombreuses péniches partaient pour la casse, pudiquement appelée le 'déchirage'.

- Seul navigateur expérimenté pouvant convoier une péniche par delà les mers, je lançai le projet « Une Péniche Hôpital pour le Bangladesh » et créai, à cette fin, l'association « Friendship ».

Grâce aux interventions de messieurs Michel Rocard et Jacques Delors, une péniche fut accordée à l'association « Friendship » dont j'étais le Président fondateur.

Je ne trouvai pas d'équipier qualifié pour m'accompagner dans ces navigations réputées 'impossibles'. Seul, Jean-Baptiste, homme de cœur et de courage se laissa convaincre.

Il m'accompagna en 1994 pour la première traversée de la Méditerranée en Péniche, réalisée en hiver de surcroît.

Pour la traversée de la Mer Rouge, le seul autre équipier que j'ai pu trouver, venait de purger une longue peine et me rappelait l'histoire de Colomb à la recherche de ses équipiers dans les prisons de Castille !

L'histoire de cette navigation de trois mois et demi mériterait un récit détaillé car elle fut une épopée. L'arrivée dans le Golfe du Bengale se produisit en même temps qu'un cyclone se déclenchait au niveau des îles Andamans et remontait les côtes Est de la Baie du Bengale alors que je suivais au plus près les côtes Est de l'Inde. Arrivant à conserver une marge de quelques centaines de milles entre le cœur du cyclone et la péniche, nous sommes arrivés à rejoindre le Bangladesh mais, pour éviter le Port de Chittagong dévasté, je pénétrais dans la plus grande Mangrove du monde, les « Sundarbans » dernier refuge des tigres royaux et sanctuaire de l'humanité.

Après la flore originelle et luxuriante du Bengale, je découvris la flotte la plus grande et la plus méconnue du monde, si nombreuse et si archaïque. Elle m'enchantait.

Très rapidement, je rencontrais Runa qui sut me séduire et me convaincre d'envisager une vie de famille.

Elle réussit, après plus de vingt années de pérégrinations entre ciel, terres et mers à faire poser « sac à terre » au « flying Frenchman ».

### **1996 > 2008 L'expatriation officielle et définitive** **Comment concilier les impératifs économiques et les exigences de solidarité** **De la création d'entreprise à l'implication humanitaire démultipliée**

Mon expatriation commença donc officiellement au Bangladesh avec mon mariage avec Runa. Très vite, il fallut pallier à la charge d'une famille. Je décidais de créer une agence de tourisme fluvial « Contic » (Confluence of Technologies, Ideas & Cultures). Il me fallait découvrir le dernier grand voilier du Bengale, pour le transformer - tout en respectant au mieux les traditions ancestrales des charpentiers de marine - en navire capable d'accueillir avec confort et authenticité, des visiteurs en quête de découverte du second et plus peuplé Delta de la planète.

#### **Reconnaissance et visibilité internationale**

Très rapidement, ce dernier grand voilier, grâce aux soins que nous avons mis à sa restauration, devint le symbole du Bangladesh. On le surnomma vite le « French Boat ». Un deuxième bateau traditionnel rejoignit notre petite flotte qui devint rapidement un lieu privilégié de rencontres internationales.

Nous avons accueilli les hôtes du gouvernement du Bangladesh mais aussi la plupart des ambassadeurs en poste dans ce pays ainsi que leurs invités.

Nous avons reçu les Présidents et Directeurs de compagnies internationales.

Des rencontres d'intellectuels venant « penser » un nouveau futur pour l'Asie du Sud eurent lieu à bord.

Notre capitaine, après avoir tenu la liste de nos VIPs finit par se lasser, ayant vu défiler plus de quarante nationalités différentes, un nombre impressionnant de ministres locaux ou en visite, des figures de légendes telles qu'Imran Khan, (le Pelé du Cricket), Ted Turner, vainqueur de la coupe de l'America et président de la fondation des Nations Unies, le Professeur Yunus, prix Nobel de la Paix, les conseillers de la Maison Blanche lors de la visite du président Clinton...

Notre voilier, « le French boat » devint le lieu phare du Bangladesh, positionnant un projet français comme figure symbolique, d'authenticité, de respect de la culture environnante, de bon goût, de qualité dans la simplicité, digne de représenter la culture d'un pays ami et de devenir un lieu de rencontres internationales.

#### **Action humanitaire**

Parallèlement au projet économique que constituait l'agence de tourisme fluvial « Contic », l'association « Friendship » se développait au Bangladesh et transformait la péniche française en hôpital flottant.

Nous avons reçu les encouragements de beaucoup mais celui qui compte le plus à nos yeux fut le déplacement de Calcutta de Mère Térésa pour encourager ce projet.

Je l'ai accueillie à bord de la péniche, en temps que capitaine. Malgré la foule immense l'accompagnant et les médias du Bangladesh et du monde, elle m'accorda un entretien privé dans la timonerie et me prenant pour le représentant de la France me demanda de remettre un message privé au Président Mitterrand.

Le très grand retentissement médiatique plaça d'emblée « la péniche hôpital française avec un capitaine français » parmi les Grands projets humanitaires innovants.

Le concept nouveau d'un Bateau Hôpital pour le pays des grands fleuves et le plus densément peuplé de la planète est donc un projet français.

Il est le témoignage de la France qui va au devant des problèmes des plus déshérités, et apporte des réponses novatrices.

La Péniche Hôpital fut inaugurée par le président de la République du Bangladesh.

Elle se révéla vite, de par sa nature ainsi que par l'énergie dépensée par mon épouse Runa, la meilleure réponse aux problèmes des populations des « Charois », populations des centaines d'îles du Brahmapoutre, sans cesse menacées par l'érosion et les crues des caprices du Grand Fleuve. L'action médicale, allant de la médecine généraliste jusqu'à la chirurgie pédiatrique, orthopédique, de reconstruction, oculaire, dentaire...allait être rapidement complétée par des campagnes de vaccinations et d'information sur les problèmes d'hygiène et de nutrition.

Son succès nous obligea à envisager le futur des populations en créant des écoles primaires et des centres de formation pour adultes, des dispensaires sur des îles plus éloignées, des moyens d'améliorer la vie économique de ces îles par des actions au niveau de l'agriculture de l'élevage de bovins, de l'aquaculture... L'organisation de coopératives.

« Friendship » fut très rapidement et naturellement amenée à répondre aux besoins d'urgence, souvent avec le gouvernement français. Nous avons préparé et distribué des millions de rations de survie, reconstruit, à la suite des inondations catastrophiques et des cyclones près de 2000 habitations.

L'association « Friendship » est amenée à se développer encore et toujours pour mieux répondre aux besoins que nous identifions ainsi qu'aux attentes des populations qui trouvent en « Friendship » une réponse différente de celles des ONG habituelles, plus personnalisée à leur besoins.

Pour ce faire, « Friendship » a créé un chantier naval dont je suis le concepteur et que je dirige. Ce chantier termine la construction d'un second hôpital flottant. Il a déjà construit deux catamarans de 17 mètres pour le service de l'association.

## Réponse aux défis du futur et des changements climatiques

Depuis deux ans, nous développons, en étroite collaboration avec le meilleur cabinet de construction de multicoques de France, le cabinet d'architecture navale VPLP (Van Peteghem-Lauriot Prévost), la conception et la construction des bateaux du futur, mieux adaptés aux défis des conditions évolutives de la navigation dues aux changements climatiques.

Ainsi deux ambulances catamaran, les meilleures d'Asie du Sud ont été déjà lancées.

Un programme ambitieux de recherche et de développement de bateaux et de technologies nouvelles est en marche pour anticiper les effets des dérèglements climatiques qui vont durement toucher le Bangladesh.

Le chantier naval que je dirige et le centre de recherche que je crée avec la section France de Friendship International, devient le fer de lance d'une recherche se consacrant à apporter des réponses simples et de bon sens pour remodeler la plus grande flotte du monde. Il s'agit de pallier aux scénarios malheureusement catastrophiques qui se précisent dans nos régions.

## Implication directe des industries françaises dans la réponse aux problèmes du Bangladesh

Ce projet de Centre de Recherche et de Développement sur la pêche, en mer et en rivière, tend à rassembler et sensibiliser les acteurs industriels français aux défis du futur.

Il s'attache à démontrer la conscience et l'esprit de responsabilité de la France par rapport aux « challenges planétaires ».

Nous sommes devenus non seulement le catalyseur de la réponse française aux défis du futur mais aussi son « fer de lance »,

Le lancement de la campagne « **500 bateaux de pêche pour le Bangladesh** » concrétise la nouvelle dimension de nos activités.

Pour un redémarrage le plus rapide possible de l'activité de la pêche, nous allons construire 500 bateaux aux formes identiques à celles des bateaux traditionnels détruits par le cyclone SIDR.

Le matériau utilisé sera la fibre de verre au lieu du bois, fragile et onéreux à entretenir. Ces bateaux redessinés par le fameux architecte français Marc Van Peteghem, seront insubmersibles, réduisant ainsi l'énormité des pertes humaines dues aux innombrables avaries survenant lors de chaque orage ou tempête.

Outre la relance de l'industrie de la pêche, cette opération permettra d'apporter le complément nutritionnel indispensable aux populations, de créer des emplois dans le milieu de la construction navale et d'opérer un transfert de technologie en « transformant » les charpentiers de marine en techniciens de la fibre.

L'association « **Friendship International France** » nouvellement créée (juin 2007) a été activée après le cyclone SIDR. Elle a déjà obtenu la participation du plus grand constructeur de voiliers du monde, le groupe Bénéteau. Nous espérons la coopération de la F.I.N. (Fédération des Industries Nautiques).

### **Protection du patrimoine de l'humanité**

Parallèlement à ces activités, je suis avec mon épouse Runa, le seul témoin conscient de la disparition de la plus grande et la plus archaïque flotte traditionnelle du monde que je considère comme un patrimoine de l'humanité.

Mon amour pour les bateaux anciens m'a fait découvrir « le Trésor inconnu » des technologies millénaires des charpentiers du Delta du Gange-Brahmapoutre qui allait disparaître sous nos yeux, emportés dans l'oubli par le vent du progrès technique.

Nous avons rassemblé un noyau de maîtres-charpentiers et nous organisons leur travail avec leurs enfants, afin qu'ils leur transmettent leur savoir traditionnel, dans l'embryon de ce qui sera le **Musée vivant du bateau traditionnel du Bangladesh**.

Nous avons reconstruit à l'identique des bateaux déjà disparus et avons construit plus de cent modèles représentant déjà plus de quarante types de bateaux disparus ou en voie d'extinction.

Notre exposition « **Voiles anciennes du Bangladesh** », après avoir connu un grand succès populaire dans son pays d'origine – jusqu'à 10 000 visiteurs par jour -, circule pour la première fois dans un pays occidental. Elle est présentée au Musée de la Marine à Paris du 24 janvier au 3 mai et à Brest de juin à septembre 2008.

### **Acteurs impliqués dans la prise de conscience internationale et dans la médiatisation des défis du futur**

Par notre implication intense et renouvelée dans toutes ces actions, nous sommes devenus les « antennes » des grandes chaînes de télévision et de radio.

Nous fournissons des sujets ainsi que la logistique nécessaire aux équipes de reportage.

Nous avons ainsi assisté le magazine *Thalassa* qui a fait un sujet sur la péniche hôpital,

Nicolas Hulot a utilisé notre grand voilier comme plateau de son émission *Ushuaïa* « L'empreinte du tigre ». L'équipe de Yann Arthus Bertrand a eu recours à nos services lors du tournage du film « Boomerang »

France 5, France 3, Arte, RFI, Europe 1, la BBC ... ainsi que toutes les chaînes bangladaises nous sollicitent pour des reportages sur nos activités soit humanitaires, soit de préservation du patrimoine, soit aujourd'hui sur les projets de notre chantier naval et du Centre de Recherche.

**Le lancement du programme « 500 bateaux de pêche pour le Bangladesh » provoque une mobilisation médiatique particulièrement forte.**

**Nous nous attachons à y répondre efficacement.**

### **« J'aime ce que je fais et je fais ce que j'aime ! »**

C'est sur cette affirmation que j'ai ouvert mon site personnel <http://www.yvesmarre.com/index.htm>

Cette déclaration m'était alors venue spontanément à l'esprit.

Elle s'est naturellement imposée comme une justification évidente.

Tout au fil de mon parcours, les médias français et ceux du monde, ont parlé fréquemment à mon sujet *d'esprit d'entreprise, de créativité, de générosité, de courage, de détermination, de don de soi, de respect des autres...*

Je suis fier et heureux si j'ai contribué ainsi à véhiculer, à faire connaître et apprécier, par chacune de mes actions, des valeurs que je considère comme très profondément ancrées dans la spécificité française.

Ma candidature aux « **Trophées Sénat de la présence française à l'étranger** » me fait prendre conscience avec acuité de la chance d'avoir pu transformer certains de mes rêves, même parmi les plus fous, en œuvres prospectives et utiles à l'humanité, porté par un attachement sans faille à mon pays et à son rayonnement dans le monde.