

L'histoire du dhow

Par Yves MACE



Préambule

L'aventure a commencé en août 2007 à Cancun au Mexique où après avoir imaginé des projets plus fous les uns que les autres tels qu'un ballon dirigeable (Zeppelin) pour faire visiter la riviera Maya aux touristes ou un ballon captif pour leur faire découvrir à 150 mètres d'altitude le site maya de "Chichen Itza", nous avons eu une nouvelle idée folle de faire un bateau pirate en reprenant le concept du "Captain Hook" qui marchait fort sur Cancun.

En avril 2008, nous avons découvert à Dubaï dans la Creek, les dhows qui sont des bateaux traditionnels arabes en bois transportant encore de nos jours, des marchandises sur l'Afrique et le Moyen-Orient. Finalement, Dubaï étant bien moins touristique que Cancun, nous avons donc décidé de faire évoluer le projet vers un Bar-Lounge-Restaurant amarré dans la marina de Dubaï.

Ce n'est que quelques mois après avoir lancé la fabrication du bateau en Inde que Nabil, un ami et associé vivant à Casablanca nous a fait découvrir la ville de Rabat avec ses magnifiques quais aux pieds de la Kasbah des Oudayas et connaître le projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg qui nous ont séduit pour en faire la destination finale du projet.



Un grand hommage à toute l'équipe des charpentiers de marine qui ont construit ce bateau et tout particulièrement à Maître NARAYANAN qui a plus de 80 ans, a dirigé tout le chantier en utilisant les mêmes méthodes traditionnelles de construction qu'au début du 20ème siècle.



Cancun au Mexique



Vol sur le SkipShip à New York



Vol sur le Zeppelin en Allemagne



Gilles aux commandes du SkyShip



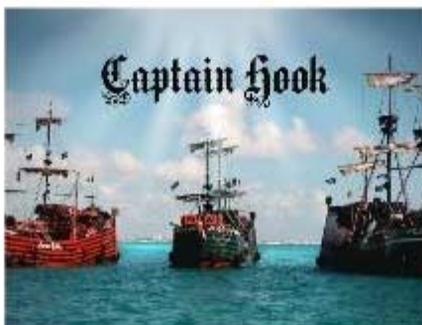
Vol sur l'AU-30 à Moscou



Site Maya de Chichen Itza



Projet ballon captif à Cancun



Bateaux pirates "Captain Hook"



La marina de Dubai

Choix du chantier naval

Les nombreuses recherches que nous avons menées nous ont vite conduites en Inde dans le Kerala où l'on trouve encore des chantiers navals qui construisent des dhows en utilisant des méthodes traditionnelles.

Outre le savoir-faire ancestral qui s'est transmis de génération en génération, c'est un pays qui possède de nombreuses essences de bois dont le teck d'Inde qui est un des meilleurs au monde.

C'est donc en août 2008 en pleine mousson que Sylvain profitait de ses congés pour aller en Inde visiter le chantier naval situé sur une île dans l'estuaire de Beypore.

C'est avec un petit bateau à moteur qu'il se rendit sur les lieux pour découvrir un magnifique dhow de 44 mètres en construction pour le compte du Prince du Qatar Abdullah ben Khalifa Al Thani.

En octobre 2008, nous retournions Sylvain et moi-même faire une deuxième visite du chantier naval et c'est en décembre 2008 que je passais commande d'un dhow traditionnel de 44 mètres sur un contrat de 3 pages avec uniquement la longueur et la largeur du bateau, quelques informations techniques et financières ainsi qu'un croquis fait à la main.



Préparation du chantier

Avant de démarrer la construction du dhow, il est nécessaire de fabriquer un grand abri en bambou et feuilles de palmier pour travailler à l'ombre et surtout à l'abri de la mousson qui démarre en juin pour se terminer en septembre.

C'est l'ingénieur en chef âgé de plus de 80 ans qui construit des bateaux depuis l'âge de 15 ans qui va lui-même sélectionner les troncs d'arbre de différentes essences pour la construction du dhow.



Une construction traditionnelle sans plan !

L'ensemble des travaux a été réalisé manuellement avec des outils traditionnels. Il n'y avait pas de machine sur l'île et l'électricité était produite avec un petit groupe électrogène permettant d'avoir de la lumière, d'alimenter les perceuses et autres petits outillages.



Mise en place et bénédiction de la quille

La première étape de construction du dhow est la mise en place de la quille constituée de 3 poutres assemblées traditionnellement, l'ensemble pesant plus de 3 tonnes.

Pour cela, les poutres sont tirées à force humaine en les faisant rouler sur des rondins de bois pour les amener jusque sous l'abri en bambou.

Ensuite est organisée une cérémonie de bénédiction de la quille par l'imam de la région. Le propriétaire du bateau, le directeur du chantier naval et l'ingénieur en chef vont successivement faire le tour de la quille en la frappant avec une noix de coco tous les mètres pour finir de la casser au bout de la quille.

Pour terminer, un repas est préparé sur la quille pour l'ensemble des ouvriers et invités présents à la cérémonie.



Façonnage des membrures

Quand la quille est complètement assemblée, un plancher en bois est mis en place sur lequel sont tracées des courbures pour préparer les gabarits qui serviront à façonner les membrures (15 x 15 cm) permettant de donner une ligne parfaite au bateau.



Pose des planches de contrefort

Pour assurer la solidité et rigidité de la coque, des planches sont fixées longitudinalement à l'intérieur de la coque perpendiculairement aux membrures grâce à des encoches taillées à la main.

Elles épousent la forme du bateau et sont mises en place en force grâce à des systèmes de bras de levier en bois.



Fixation des planches de la coque

Les planches de la coque font environ 4 cm d'épaisseur et sont fixées sur les membrures à l'aide de boulons qui sont introduits en force à l'aide d'une masse.

Il y a au total plus de 10 000 boulons en acier galvanisé qui sont ensuite recouverts d'un produit permettant d'éviter la corrosion et d'assurer l'étanchéité.



Pose des poutres du pont principal

Les poutres de 20 x 20 cm de section sont d'un seul tenant et relient les bordées du bateau qui fait à sa plus grande largeur près de 10 mètres. Elles sont façonnées avec une courbure pour donner une forme concave au pont du bateau afin de permettre l'écoulement des eaux.



Pose du plancher du pont principal

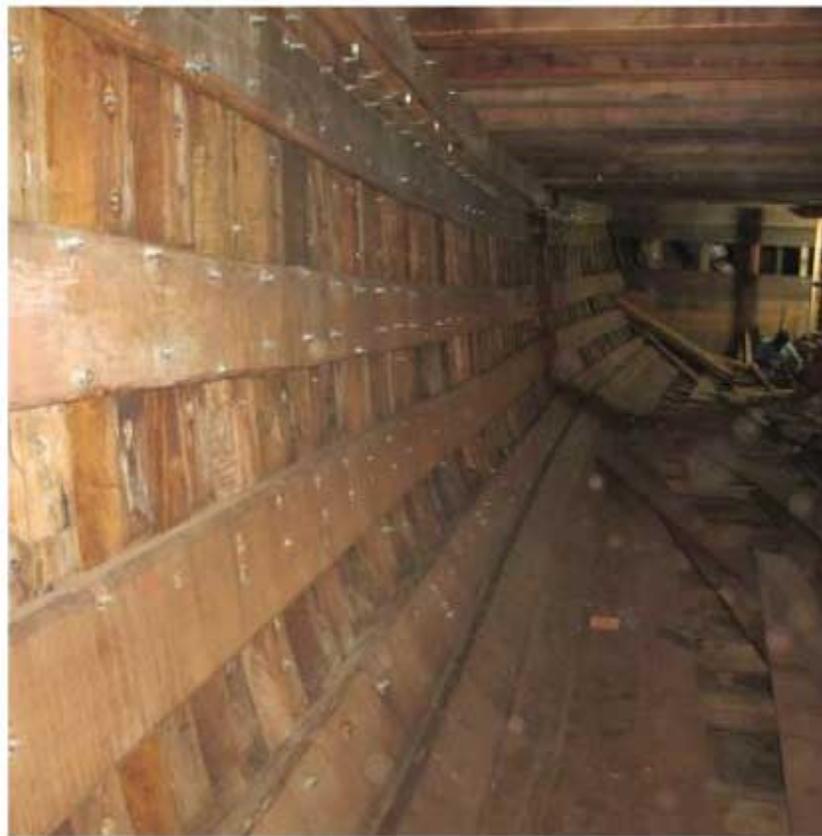
Le plancher du pont principal d'environ 4 cm d'épaisseur est constitué de planches ajustées sur mesure pour s'emboîter les unes dans les autres.

Deux grandes trappes d'accès sont intégrées au milieu et à l'arrière du pont pour permettre de descendre des charges lourdes et volumineuses. Deux escaliers à l'avant et un à l'arrière permettent de descendre au pont inférieur qui est l'actuelle salle du lounge.



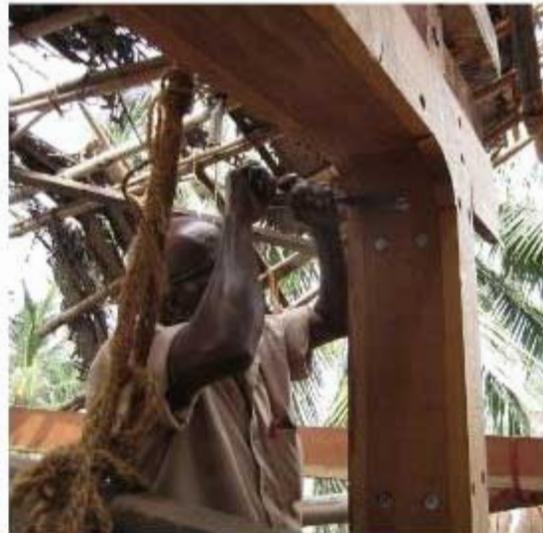
Le pont inférieur

Le pont inférieur a été cloisonné en 3 parties pour réaliser le lounge, la cuisine de préparation et les bureaux. Le plancher du lounge a été réalisé en teck sur une surface d'environ 150 m².



Construction du restaurant principal

Un restaurant d'environ 100 m² a été construit sur le pont principal à l'arrière du bateau avec 5 grandes baies vitrées de chaque côté offrant une vue panoramique.



Étanchéité de la coque

Pour assurer l'étanchéité de la coque, des cordes en coton sont imbibées d'huile de poisson avant d'être insérées entre les planches à l'aide d'un outil métallique plat.

Ensuite, la coque est enduite de 2 couches de peinture spéciale puis 1 couche d'antifouling pour la protéger contre les attaques extérieures. Dernière touche finale, une échelle est peinte en blanc à l'avant et à l'arrière du bateau pour mesurer le tirant d'eau.



Préparation de la mise à l'eau

Pour faciliter la mise à l'eau, le bateau est construit à une vingtaine de mètres du rivage. La première étape consiste à préparer le terrain en nivelant au maximum le parcours jusqu'à l'eau. Le bateau repose sur 2 énormes guides calés sur ses flancs eux-mêmes posés sur des rondins en bois leurs permettant plus facilement de glisser. L'opération de préparation est très importante et déterminante pour que la mise à l'eau se passe dans de bonnes conditions.



Mise à l'eau du bateau

Pour la mise à l'eau, un tourniquet en bois est installé au bord de l'eau avec un câble en acier qui est accroché à l'arrière du bateau. A force humaine, il faudra près de 10 jours pour avancer millimètre par millimètre orchestré par un homme qui est le spécialiste des mises à l'eau (voir photo en bas à gauche).

C'est toujours un grand événement dans le Kerala lors de la mise à l'eau d'un dhow et les médias sont toujours présents pour relayer l'information.

Dès que l'arrière du bateau est au bord de l'eau, 2 tourniquets sont installés de chaque côté pour le pousser à l'aide d'un gros tronc d'arbre positionné à l'arrière de celui-ci.



Le bateau est maintenant à l'eau !

Le bateau est maintenant à l'eau et après plus de 2 années de construction traditionnelle sans plan, on est rassuré de voir qu'il flotte !

Cependant, contrairement à ce que l'on croyait, le plus dur restait à venir !



Remorquage du bateau sur Cochín

Le dhow a été remorqué jusqu'au port de Cochín situé à environ 200 Km au sud de Beypore où l'attendait un cargo spécial.

En effet, le bateau n'étant pas motorisé, il est de toute façon plus rapide et plus rentable de le faire transporter en Cargo jusqu'au Maroc.

Pour cela, une étude spéciale a été réalisée pour déterminer les points d'ancrage pour lever le bateau qui pesait déjà près de 200 tonnes. Nous avons eu la bonne surprise de constater que le bateau mesurait 47 mètres au lieu des 44 mètres prévus au démarrage de la construction ce que nous avons accepté sans émettre aucune réserve !

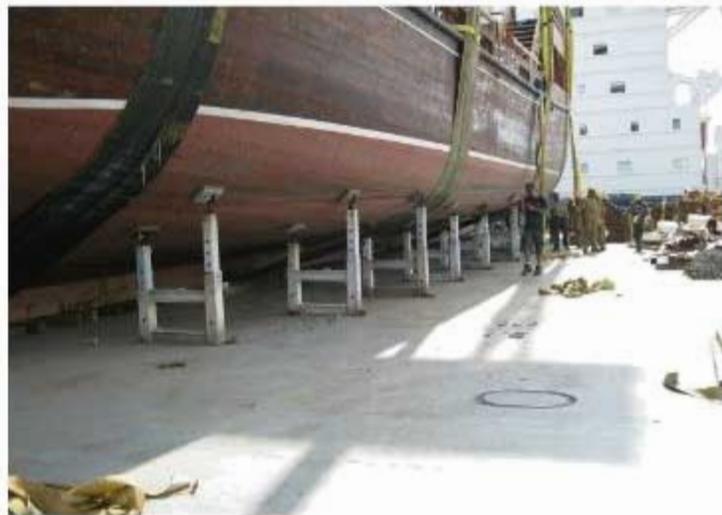


Chargement du bateau

Une équipe de plongeurs spécialisés a été dépêchée sur place par le transporteur pour l'installation des sangles de levage aux endroits déterminés par l'étude.

C'est donc sur le Beluga Shanghai, cargo de 170 mètres de long que le dhow a été chargé à l'aide de ses 2 grues de 700 tonnes.

On a du mal à se rendre compte sur la photo que le dhow pèse 200 tonnes et mesure 47 mètres. Le bateau est maintenant chargé, une fois de plus, on respire car ce n'est pas tous les jours qu'on charge un bateau sur un cargo !



Déchargement du bateau à Algésiras

Le transport du bateau a sûrement été la période du projet la plus stressante !

En effet, il était prévu à l'origine de décharger le bateau dans le port de Casablanca et on peut affirmer que notre transporteur a tout fait pour ne pas y aller en nous faisant croire que les autorités portuaires ne voulaient pas prendre le risque de décharger le dhow dans le port de Casablanca.

Nous avons essayé de trouver des solutions alternatives au Maroc sur Mohammedia, Kenitra ou Tanger mais à chaque fois, cela s'avérait compliqué.

Le transport a duré environ 4 semaines et nous avons fini par accepter que notre transporteur nous livre le bateau sur Gibraltar.

Finalement, nous apprenions à la dernière minute que notre transporteur avait des créances impayées sur le port de Gibraltar et il ne pouvait s'y rendre sans prendre le risque de se faire bloquer son navire. C'est donc en terre espagnole à Algésiras que le Beluga Shanghai accosta puis déchargea notre bateau.

Il nous a fallu environ 10 jours pour trouver une solution de remorquage jusqu'à Rabat et pendant notre séjour, les autorités espagnoles et les services portuaires nous ont fait vivre un véritable cauchemar !



Remorquage du bateau sur Rabat

Le remorquage entre Algésiras et Rabat n'a pas été de tout repos et après avoir trouvé l'unique remorqueur disponible qui nous a proposé un tarif prohibitif, il fallait avoir le feu vert des autorités espagnoles qui bloquaient le départ de notre bateau.

Nous avons à plusieurs reprises failli perdre le remorqueur que l'on avait déjà payé et qui refusait d'attendre. Nous avons fini par avoir gain de cause auprès des autorités espagnoles après des échanges verbaux assez musclés !

Cependant, un autre problème subsistait car le remorqueur d'Algésiras était trop grand pour rentrer dans la passe du Bouregreg et nous avons fait appel à un plus petit remorqueur d'El Jadida pour venir récupérer notre bateau au large de Rabat et nous l'amener jusque sur les quais des Oudayas.

Le 10 juin 2011 vers 18h00, notre remorqueur d'Algésiras nous informe être arrivé en face de Rabat et nous avions au téléphone l'autre remorqueur d'El Jadida qui nous indiquait être à 1 heure de Rabat.

Finalement, c'est vers 1h du matin qu'il est arrivé et nous avons dû pendant plusieurs heures négocier avec le remorqueur d'Algésiras de patienter alors qu'à plusieurs reprises, il nous menaçait de décrocher le bateau en pleine mer et de repartir.

Après une passation du remorquage en pleine mer, le petit remorqueur entra dans le Bouregreg pour entamer la manœuvre délicate pour mettre notre bateau à quai.

Le premier essai fut un échec et notre bateau termina sa course sur le remorqueur, c'est donc au deuxième passage que nous réussissions l'amarrage !



Arrivée du bateau sur le quai des Oudayas

Après toutes les péripéties et le stress générés par le transport du bateau, nous savourons notre première victoire de voir le bateau à quai.

La chaîne 2M TV est venue faire un reportage qui a été diffusé le jour même aux informations de 20h.

Maintenant, le bateau n'est qu'une simple coque qu'il va falloir aménager et décorer et cela, c'est un nouveau challenge !



Installation des 2 mats

La première étape a été de mettre en place les 2 mats et d'installer le ponton flottant permettant d'amarrer et de faciliter l'accès au bateau.



Démarrage des travaux

Nous étions tellement pressés de commencer les travaux d'aménagement que nous sommes partis à fond sans réelle vision de ce que nous souhaitions en nous improvisant architecte décorateur !

Nous attaquons les travaux sur tous les fronts en commençant par rajouter une terrasse au-dessus du restaurant, finaliser les banquettes en "U" dans le restaurant, construire la cuisine sur le pont et un grand bar dans le pont inférieur.

On se posait des questions tous les jours pour savoir comment avancer ce qui ralentissait l'avancement du chantier.



La rencontre qui a tout changé !

Un jour, par l'intermédiaire de la sœur d'un ami que l'on hébergeait, nous avons fait la connaissance d'un couple de français qui vivait sur Essaouira. Après avoir passé quelques jours avec eux dans leur maison où nous avons eu tout le temps pour leur présenter notre projet, ils attendirent tranquillement la fin du week-end pour donner leur avis objectif sur le projet ce qui fut un vrai électrochoc !

Nous nous rappelons encore la phrase qui a résumé leur analyse : "Votre bateau est magnifique et exceptionnel mais vous êtes en train de faire n'importe quoi !".

Le couple en question était Sabine et Philippe Luciani, Architectes Décorateurs qui de plus sont marins et possède un bateau en bois !

Ils ont bien sûr argumenté tous les points où nous avons fait fausse route et nous ont fait part de leur vision du projet.

Malgré les travaux que nous avons déjà engagé, l'ambition que nous avons de faire de ce bateau un endroit exceptionnel a fait que nous n'avons pas hésité longtemps pour prendre la décision de stopper tous les travaux.

Nous nous sommes revus quelques semaines après pour affiner le nouveau projet et nous avons démarré le démontage de la plupart des travaux que nous avons commencé ce qui a été psychologiquement difficile car nous revenions 5 mois en arrière !

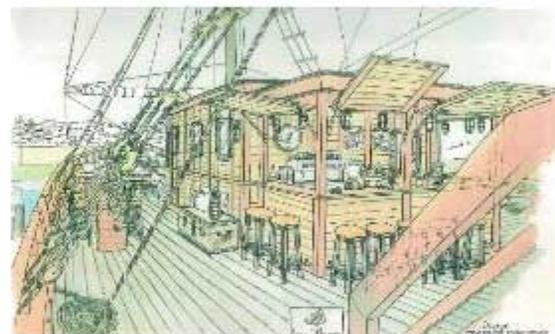
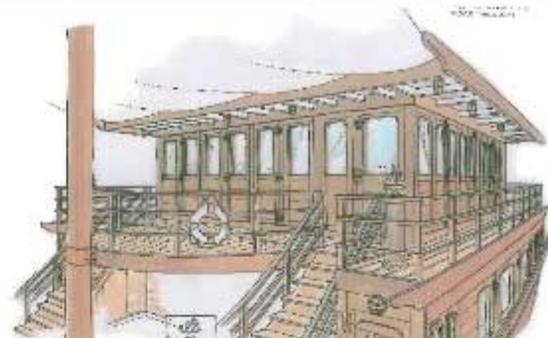


Une vision, un projet, une équipe !

Maintenant, nous avons une vraie vision du projet final grâce aux dessins réalisés par Sabine qui sont une représentation exacte du bateau tel qu'il est aujourd'hui.

La réussite du projet d'aménagement dans lequel il a fallu faire cohabiter la créativité de Philippe avec le pragmatisme de mon frère Gilles principalement lié aux contraintes techniques et opérationnelles a été de leurs points de vue, une des plus belles aventures humaines qu'ils ont eu la chance de vivre.

Un grand merci à leur travail en équipe qui a permis de trouver des solutions à tous les problèmes rencontrés.



Le rehaussement des mâts avec les baumes et haubans !

Un des premiers points du projet pour redonner au bateau une vraie silhouette a été de rehausser les mâts et de rajouter des baumes et des haubans.



La construction de la terrasse

Pour parfaire l'esthétique et l'intégrer dans la ligne du bateau, il a été décidé de faire une coursive tout autour de la terrasse, de rajouter un balcon au-dessus de l'entrée du restaurant ainsi que de mettre un bandeau supérieur identique à celui du restaurant.

Toutes les parties en bois qui ont été rajoutées sont en Iroko massif qui est un des plus beaux bois africain.



La construction de la cuisine extérieure

Pour la cuisine extérieure, nous avons dans un premier temps rabaisé sa hauteur de 40 cm pour qu'elle soit dans la même ligne que le pont supérieur et avons également intégré un bar face à l'entrée du bateau.

Comme pour l'ensemble du bateau, les hublots et les lampes sont des objets d'époque qui pour certains ont plus de 50 ans.



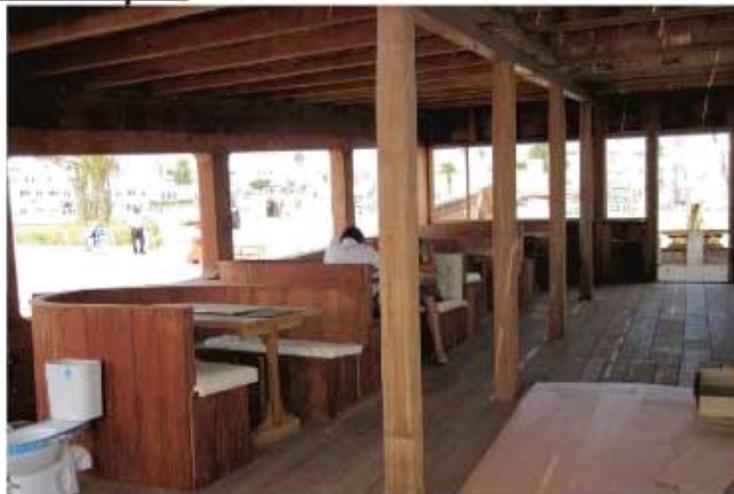
L'aménagement du restaurant principal

La première étape a été d'enlever les tables en "U" que nous avons fait réaliser en Inde puis de faire un nouveau plancher en Iroko sur 2 niveaux pour reprendre le dénivelé du pont.

Ensuite, 4 poteaux ont été supprimés pour faciliter l'aménagement du restaurant.

Ceci a permis de créer un espace V.I.P avec une table du Capitaine en Iroko massif permettant de recevoir jusqu'à 14 convives qui est éclairée d'une grande lampe en cuivre d'époque.

Pour terminer, une belle porte indonésienne décore l'entrée du restaurant.



L'aménagement du coffee-shop sur le pont extérieur

Le coffee-shop a été aménagé en 2 parties.

La première à la proue du bateau sur laquelle nous avons réalisé une estrade permettant de reprendre le dénivelé du pont que nous avons aménagé pour un espace de détente avec des matelas et coussins.

La deuxième partie du coffee-shop a été équipée avec des petits salons indonésiens permettant d'y déjeuner ou dîner sous les voiles d'ombrage.



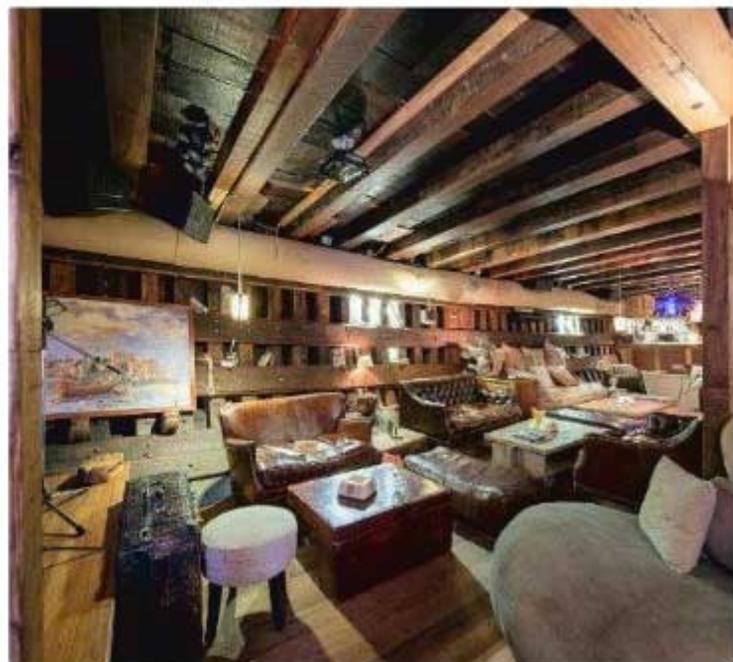
Le lounge avant les travaux

L'aménagement du lounge a sûrement été la partie la plus complexe et Gilles a du faire preuve d'ingéniosité pour passer les réseaux pour l'électricité, la plomberie, l'assainissement, la climatisation, l'audio et la vidéo. Une étude acoustique a été réalisée afin d'obtenir une qualité de son homogène quel que soit l'endroit où l'on se trouve dans le lounge.

Pour ce qui est de la déco, l'idée phare que nous ont proposé Sabine et Philippe est que durant les nombreux voyages que la bateau a effectué aux 4 coins du monde, il a collecté de nombreux objets et mobiliers que l'on retrouve dans différents espaces du lounge pour un voyage à quai !



Le lounge après les travaux



Le bateau est maintenant terminé !



Vue du Bouregreg !



Comme dirait Philippe, c'est une équipe qui gagne,
un grand merci à tous !



Yves



Maryse



Gilles



Sylvain



Philippe



Sabine



Amal



Fabio



Nabil



Pierrot



Pauline



Albert



Hashim



Ashik



Kuhammed



Yashwanth



Narayanan



Abdurahiman





Avenue Al Marsa - Quai des Oudayas

10000 Rabat - MAROC

Telephone : 05 37 70 23 02

E-mail : contact@ledhow.com

Site web : www.ledhow.com

Facebook : LeDhowRabat

