



## Moussons

Recherche en sciences humaines sur l'Asie du Sud-Est

19 | 2012

Rituels, territoires et pouvoirs dans les marges sino-indiennes

---

### *Madurese Seafarers. Prahus, Timber and Illegality on the Margins of the Indonesian State, Kurt Stenross*

Hawaii : Honolulu, ASAA Southeast Asia Publications Series, 2011, 315 p.

Laurence Husson

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/moussons/1332>

ISSN : 2262-8363

#### Éditeur

Presses Universitaires de Provence

#### Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 185-187

ISBN : 978-2-85399-823-9

ISSN : 1620-3224

#### Référence électronique

Laurence Husson, « *Madurese Seafarers. Prahus, Timber and Illegality on the Margins of the Indonesian State*, Kurt Stenross », *Moussons* [En ligne], 19 | 2012, mis en ligne le 18 septembre 2012, consulté le 23 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/moussons/1332>

---



Les contenus de la revue *Moussons* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

témoignages sélectionnés permettra au lecteur de se faire une bonne idée des moments importants du procès et le glacera parfois, comme lorsque Chan, l'interrogateur en chef de S-21, répond aux questions de M<sup>e</sup> François Roux :

« Regrettez-vous d'avoir été interrogateur à S-21 ?

– Je ne comprends pas tout à fait ce que vous voulez dire.

– Avez-vous des regrets, aujourd'hui, d'avoir été interrogateur à S-21 ?

– Avoir des regrets, oui. Je dois dire que j'ai effectivement des regrets.

– Pouvez-vous développer ?

– Je crois qu'il y avait des gens bien et que des méfaits ont été commis. Selon mon observation, il y avait moins de gens bien. J'ai des regrets pour ce petit groupe de gens bien.

– Vous n'avez pas de regrets pour les gens « moins bien » qui ont été écrasés ?

– Je n'ai jamais eu de regrets pour les personnes mauvaises qui sont mortes.»

Cet ouvrage restera surtout important du fait de la capacité de l'auteur à capter l'ambiance générale du procès et à la transmettre, matière évidemment absente des minutes des audiences et, par certains égards, tout aussi importante.

## Notes

1. Sur les prolégomènes de l'institution des CETC voir Tom Fawthrop & Helen Jarvis, *Getting away with Genocide?: Elusive Justice and the Khmer Rouge Tribunal*, 2004, Londres, Ann Arbor: Pluto Press.
2. Le lecteur pourra consulter l'ouvrage de François Bizot, *Le Silence du boureau* paru en 2011 chez Flammarion dans lequel il revient sur sa propre expérience de témoin aux CETC. Cet ethnologue français avait été détenu en 1971 à M-13, un centre de sécurité alors commandé par Duch à l'époque de la guerre civile (1970-1975).
3. Il réalise en cela ce que voulait faire le cinéaste Rithy Panh pour ce procès. Les propositions du réalisateur du documentaire *S-21 : la machine*

*de mort khmère rouge* (2002) n'ayant pas été retenues par la Cour, il fut néanmoins autorisé à réaliser des entretiens filmés avec Duch qui constitue la matière de son dernier long métrage *Duch, Le Maître des forges de l'enfer*.

4. Vann Nath avait fait le récit de son incarcération à S-21 dans son ouvrage: *Dans l'enfer de Tuol Sleng: l'inquisition khmère rouge en mots et en tableaux*, 2008, Paris: Calmann-Lévy.
5. David Chandler a en effet été entendu par la Cour le 6 août 2009 en tant qu'expert. Ce dernier a longtemps travaillé sur les archives de S-21 et publié l'ouvrage de référence sur cette prison: *Voices from S-21: Terror and History in Pol Pot's secret prison*, 2000, Chiang Mai: Sikworm Books.
6. Sur les charges qui peuvent peser sur les plus hauts dirigeants khmers rouges voir Steve Heder & Brian Tittmore, *Seven Candidates for prosecutions: Accountability for the Crimes of the Khmer Rouge*, 2001, Washington, American University: War Crimes Research Office.

\* Doctorant en histoire, Aix-Marseille Université, IrAsia.

*Madurese Seafarers. Prahus, Timber and Illegality on the Margins of the Indonesian State*, Kurt Stenross, Hawaii: Honolulu, ASAA Southeast Asia Publications Series, 2011, 315 p.

Par Laurence Husson \*

Dans l'archipel indonésien, l'une des singularités de Madura est d'être une île aride et déshéritée dans un arc d'îles prospères. Les Madourais, quant à eux, constituent le troisième groupe ethnique du pays, estimé en l'absence de statistiques par ethnie à environ 13 millions d'individus dont seulement 2,5 millions sur l'île. Cette île, si proche et pourtant si différente de Java, hormis quelques études linguistiques (Kiliaan, Hendricks conduites vers 1830) a longtemps été ignorée par la communauté scientifique. Ce n'est qu'en 1977 qu'un programme d'études néerlandais-indonésien va pallier la carence de connaissances sur l'île et mettre en lumière son originalité et quelques-unes de ses spécificités. C'est ainsi que des monographies villageoises

vont traiter des liens de parenté, du mariage et du planning familial (A. Niehof), de la médecine traditionnelle (R. Jordaan) ainsi que du rôle des chefs religieux et dirigeants locaux (E. Touwen-Bouwisma). D'autres chercheurs se consacreront à l'étude de différents aspects de la culture matérielle tels que la culture du tabac (H. de Jonge) et l'agriculture (J. Leunissen). Indépendamment de ce programme, en France vers 1990, trois chercheurs vont se concentrer sur les arts du spectacle (H. Bouvier), les rythmes agricoles (G. Smith) et la migration madouraise (L. Husson). Un colloque d'études madouraises organisé à Leyde aux Pays-Bas en 1991 viendra présenter, mais aussi d'une certaine manière clôturer, ce foisonnant et stimulant cycle de recherches. Il semble en effet qu'aucune vaste étude n'ait été publiée après ce colloque, hormis les travaux de C. Nootenboom sur les niches économiques des migrants madourais dans l'est de Kalimantan, alors que les spécificités madouraises étaient certainement loin d'être épuisées.

Kurt Stenross, en publiant en 2011 une monographie de 315 pages sur les marins madourais et le commerce illégal du bois sur les marges de l'État indonésien, renoue donc avec les études madouraises.

L'auteur découvre en 1974 l'archipel indonésien et se passionne très vite pour la culture maritime et les métiers liés à la mer. Il découvre Madura dix ans plus tard et tombe en arrêt devant la beauté des *janggolan*, bateaux madourais qui ne ressemblent à aucune autre embarcation indonésienne. Décidé à apprendre le plus possible sur cet art naval qui semble menacé par la modernisation, il séjourne chaque année durant ses vacances dans des villages côtiers où l'on fabrique encore ces bateaux. Il apprend alors beaucoup sur les aspects techniques et pratiques de construction et de navigation. Il décide ensuite d'entreprendre des études universitaires pour connaître l'histoire du pays et en particulier son histoire maritime, et

essayer de comprendre pourquoi et comment les Madourais sont devenus de bons et courageux navigateurs alors que leurs proches voisins, Javanais et Balinais, ne le sont guère. L'auteur met aussi rapidement en évidence la compétition entre Bugis et Madourais dans le domaine du transport maritime, et avance l'hypothèse que les transporteurs madourais ont pu survivre parce que leurs embarcations étaient moins onéreuses à construire et donc plus nombreuses, que les bateaux étaient sous-équipés (pas de moteurs, radars, GPS, radios) et les équipages moins bien rémunérés que sur les fameuses *peninsi* bugis.

Il faut souligner que l'auteur arrive à brosser un tableau d'ensemble assez complet de l'implication des Madourais dans le transport et le commerce du bois et que pour y arriver il a dû additionner, vérifier et recouper les informations de tous les acteurs impliqués : du propriétaire de bateau à la police maritime, en passant par les représentants des « Eaux et forêts », les fonctionnaires, les membres d'équipage, les grossistes en bois, les charpentiers, les autorités portuaires, etc.

L'ouvrage se compose de sept chapitres. Le premier présente les marins et les commerçants madourais. Il rappelle les stéréotypes négatifs qui collent à la peau des Madourais, perçus comme grossiers, violents et régis par un strict code d'honneur, aventureux, entreprenants et très solidaires. Le chapitre 2 décrit le transport maritime de trois types de marchandises : le bétail, le sel et le bois. L'auteur décrit ensuite (chapitre 3) les embarcations madouraises (*prahu*) sur leurs côtes d'origine et en particulier les trois principales formes de bateaux utilisées durant le XIX<sup>e</sup> siècle ainsi que les trajets les plus pratiqués, juste avant de se spécialiser dans le transport du bois. Il aborde dans le chapitre 4, intitulé « Opportunités et illégalité », le rôle des Madourais dans l'importation de bois des îles lointaines vers Java, à la fin des années 1960. Pendant près

de 30 ans, jusque dans les années 1990, le commerce du bois, transporté à Java à bord de navires madourais, se pratiquait librement, sans titres de transport et sans que l'État ne puisse percevoir les taxes dues. Dès que les autorités ont tenté de mettre un frein à ce commerce illégal, les cargaisons des navires madourais ont été déchargées dans de tout petits ports de Madura et de Java pour déjouer la surveillance officielle. Cette stratégie a été payante un moment, mais le commerce illégal du bois a de plus en plus de mal à prospérer du fait d'un renforcement de la surveillance et de l'avènement de la décentralisation et de l'autonomie régionale, depuis 2001.

Dans le chapitre 5 (« Revenus et profits ») ce sont les aspects financiers de l'importation de bois de Kalimantan vers Java qui sont examinés. Trois routes ou trajets maritimes utilisés par les marins madourais sont ainsi analysés pour décrire les coûts et les procédures des exportations de bois, les ruses pour payer moins d'impôts, les bénéfices touchés par les propriétaires de bateaux et les revenus de membres d'équipage.

Le chapitre 6 traite de l'esprit d'entreprise et des risques à travers une série de six portraits très vivants. Ces récits de vie d'entrepreneurs villageois soigneusement choisis et très différents les uns des autres montrent leur lutte quotidienne pour rester dans la course alors que le transport maritime est de plus en plus régulé et surveillé. Bref, l'auteur montre que leur survie dépend de la capacité d'adaptation, d'innovation et de souplesse de chacun, les règles des transactions et du monde des affaires ayant drastiquement changé.

Le chapitre de conclusion passe en revue les principaux facteurs qui ont contribué au succès des Madourais dans le transport maritime, succès qui n'a pas été partagé de façon égale sur l'île, les entrepreneurs de Sumenep (est de l'île) ayant mieux réussi que leurs *alter ego* de Bangkalan (ouest). L'auteur se risque à énoncer

quelques raisons possibles, la plus évidente étant le côté cosmopolite de Sumenep, où se croisaient Arabes, Chinois, Malais, Bugis et gens de Makassar, tous ayant certainement stimulé l'esprit d'entreprise local en apportant savoir et innovations.

L'étude s'achève sur la construction du pont Suramadu qui relie désormais Java et Madura, et les éventuelles nouvelles perspectives qu'il faut en attendre. L'auteur se montre pessimiste quant à l'avenir du transport maritime de bois par les flottes madouraises. Réglementation très stricte, amendes, augmentation du prix du carburant, protection de la forêt, fabrication de contre-plaqué, sont autant de mesures qui menacent la pérennité de ce commerce. Certains très gros entrepreneurs maritimes de l'est de Madura arriveront peut-être à survivre, tandis que les plus petits devront certainement à terme, malgré leur proverbiale pugnacité, se reconvertir.

L'ouvrage parsemé de belles photos de l'auteur, hélas toutes en noir et blanc, ce qui ne laisse pas au lecteur la possibilité d'imaginer combien est colorée l'ornementation des proues, s'achève sur une longue annexe, qui revient sur l'origine des trois principales formes de bateaux madourais : les *golekan*, les *janggalan* et les *lete-lete*.

L'intérêt de cette étude, outre cet éclairage supplémentaire sur Madura et les Madourais, est d'illustrer le conflit entre l'État indonésien moderne et les entrepreneurs villageois, souvent contraints pour survivre d'entrer dans la débrouillardise, puis l'illégalité. Ce travail, qui contribue certes à faire connaître la culture maritime de Madura tout en essayant de la resituer dans l'archipel indonésien, montre qu'il subsiste de nombreux manques et des questions non élucidées en particulier en ce qui concerne le passé.

\* Chargée de recherche, CNRS, IrAsia, Marseille.