

« Mer, Yachtmen, Leadership »

par A. L. FECHEYR.

Monsieur le Président, Messieurs,

Il est inutile, je pense, de vous prévenir que, au cours de cette courte communication, je vais avoir l'honneur de rompre une lance en faveur du Yachting, de ses adeptes et de leurs aspirations, ainsi que de l'aide qu'ils espèrent recevoir des pouvoirs publics. Ce que je dirai du Yachting me semble cependant aussi s'appliquer à tous les sports nautiques : natation, aviron, kayak, ski nautique, pêche sous-marine, model-yachting, aquaplane, surf-riding, ...même le patinage sur glace. Chacun de ces sports — bien compris — développe ou bien les facultés personnelles d'endurance et de volonté, ou bien l'esprit d'équipe et ceci nous amène au troisième mot du titre, pour lequel je m'excuse d'avoir été impuissant à trouver un équivalent français.

Il faudrait trouver un mot qui contienne et résume à la fois les idées de conduite, esprit de corps, bonne humeur, initiative, souci de la forme, discipline librement consentie. Devant la difficulté du problème, j'ai préféré emprunter à nos amis Britanniques un mot qu'ils emploient beaucoup moins souvent qu'ils ne l'appliquent.

Pour vous prouver que le Yachting est une école de leadership, il me suffira de vous rappeler que, durant la guerre mondiale N° 2, plus de 70 % des officiers de la Marine Britannique furent des R.N.V.R. (Royal Naval Voluntary Reserve) qui, avant leur service dans la « Wavy Navy », n'avaient fait que de la navigation de plaisance, allant depuis la courte régates d'estuaire jusqu'aux régates en haute mer, en passant par la croisière le long des côtes de l'Europe.

Leur baptême du feu, ils le reçurent aux sombres jours de Dunkerque, en 1940. L'opération « Dynamo » consista

pour eux à faire le plus grand nombre possible de traversées de la Manche, ramenant chaque fois, qui une douzaine, qui une trentaine de soldats, voués à une perte certaine s'ils ne quittaient pas le camp retranché avant sa chute. Fait typique, aucun yachtman ne fut *obligé* de participer à cette action. Tous les propriétaires de yachts de plus de 30 Pieds avaient reçu avis d'un rendez-vous important, où ils reçurent les instructions que l'on sait, avec liberté entière de s'abstenir s'ils jugeaient la tentative impossible.

Plus tard, les yachtmen anglais furent entraînés plus sérieusement et l'Amirauté leur confia progressivement des commandements plus importants : MTB's ou Motor-Torpedo Boats, MGB's ou Motor-Gun-Boats, Minesweepers, Trawlers.

Sur tous ces bateaux, ils eurent à commander des équipages non amarinés, frais émoulus des camps d'entraînement et dont le passé civil était des plus variés : employés de bureau, étudiants, ouvriers, fonctionnaires, etc... Certains n'avaient jamais vu la mer que du bout d'un pier, et encore.

Les rassurer, leur montrer l'utilité du service, les intéresser à la navigation, développer leur esprit d'équipe et le mordant nécessaire aux actions parfois chaudes avec les chasseurs ennemis ou leurs E-Boats, leur donner la patience de déjouer inlassablement les malices d'un ennemi roué, voilà le « job » dont les RNVR se sont acquittés. Leurs équipages n'avaient pas, au début, l'allure martiale des RN (réguliers) chevronnés et éduqués dès l'enfance dans l'esprit militaire naval, mais rapidement ils fournirent des prestations très honorables.

Sous l'action des circonstances pressantes, l'esprit de compétition sportive se transforma rapidement en un bel enthousiasme guerrier.

On pourrait à l'infini citer les actions d'éclats accomplies par ces équipages nés des nécessités de la guerre, mais leur modestie me le reprocherait et d'ailleurs, je vous vois déjà suffisamment convaincus.

Mais, demanderont certains, quel rapport y a-t-il entre un grand pays comme l'Angleterre et un petit pays comme le nôtre? Je vous accorde qu'il y a une différence d'échelle, mais il y a aussi des rapports de similitude.

Tout d'abord, la Belgique a, depuis le 1^{er} février 1946, une Force Navale, dont l'importance est en rapport avec nos moyens nationaux. D'autre part, nous avons les Yachtmen, dont un grand nombre ont servi dans la Royal Navy (Section Belge).

Le Yachting a toujours fait preuve en Belgique d'une belle vitalité : il y a un ou plusieurs clubs dans chaque ville ayant un accès à la mer.

Ces clubs accueillent les jeunes gens qui se sentent attirés par la navigation à voiles et les entraînent dans des unités d'importance croissante. Ils passent par le dinghy de 12 pieds, la yole olympique, le scheldejol, le papillon et autres unités moyennes et entrent finalement dans l'équipage d'une grande unité de croisière. C'est en général le propriétaire lui-même qui prend la direction des opérations et c'est là qu'il peut mettre à profit son « leadership ». En effet, la croisière demande certains préparatifs : entretien du bateau, provisions, cartes marines, instructions nautiques, choses auxquelles il faut penser à l'avance, non seulement pour son propre confort, mais aussi pour celui de l'équipage, et la sécurité de la navigation.

Il ne faut pas que chaque croisière soit un exploit homérique accompli avec des moyens de fortune contre les éléments adverses de la nature. Non, si nous voulons tirer profit et enseignement de nos loisirs véliques, il faut être armé pour l'entreprise considérée. L'idée du yachtman « tête brûlée » et risquant le tout pour le tout est fausse et dénuée de tout intérêt. Le vrai yachtman se propose un but, trace l'itinéraire qui y conduit et, pour ce faire, il a besoin de certains éléments que seul un organisme central peut lui fournir. Cet organisme est la Fédération Belge de Yachting, aidée par l'Administration de la Marine.

Ceci fait l'objet du vœu N° 1 que je sou mets à votre approbation :

a) Publication par la FBY de la carte de la Manche, plus spécialement le Pas-de-Calais, et de l'entrée de la Mer du Nord.

b) Publication par la FBY d'un carnet en 12 planches, donnant, d'heure en heure, les courants de marée, depuis 6 heures avant marée haute à Douvres, jusqu'à 6 heures après marée haute à Douvres. Ce carnet comprendrait en

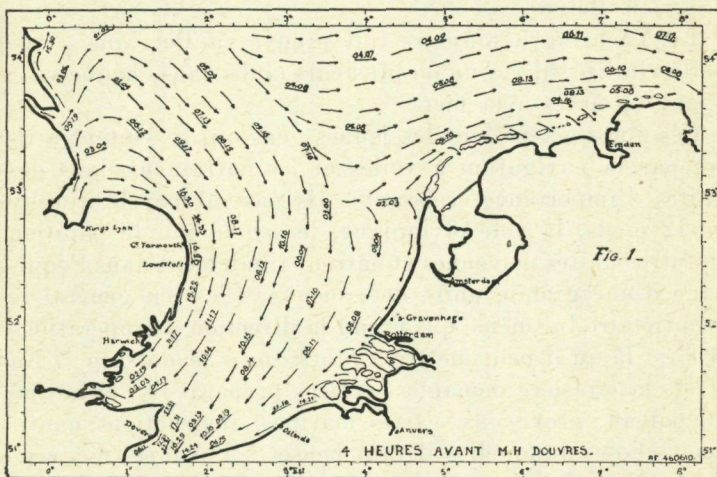


FIG. 1

complément, les écarts de temps de marée haute entre Douvres (pris comme port de référence) et les principaux ports de la carte (mentionnée ci-dessus).

Ces carnets existent en Angleterre et ils sont corrigés chaque année par le Service Hydrographique. Voici la reproduction d'une des planches.

Mais il faut aussi que le yachtman soit en mesure d'employer et la carte, et le carnet. En vue de cela, je vous sou mets le vœu N° 2 :

Maintien et extension des cours de Yachting donnés par la Ligue Maritime et par les Clubs, cours qui conduisent les candidats à l'obtention du brevet de Second, puis de Patron au Cabotage.

Il ne paraît pas nécessaire de rendre ce brevet obligatoire, mais il est souhaitable que tout propriétaire d'une unité de croisière en soit titulaire. Toutefois, il y a un minimum que chaque yachtman *doit* connaître et *appliquer à la lettre*, c'est le Règlement en vue de prévenir les Abordages en Mer. Ce règlement est international et l'Administration de la Marine le publie régulièrement.

De plus, chacun de nos ports importants possède quelques règles particulières, locales, dont la diffusion dans les Clubs devraient être assurée régulièrement par la Fédération, au moyen d'une brochure éditée annuellement (Vœu N° 3).

* * *

Il y a encore un point que je voudrais toucher du doigt avant de terminer : c'est celui de l'étiquette nautique. En participant à des régates, le yachtman pratique le « fair play ».

En faisant des croisières, il pratique la politesse, l'étiquette nautique et il tient à ce que les nouveaux, les jeunes yachtmen qui chaque année rallient nos Clubs, tiennent cette tradition en honneur.

Les règles d'étiquette nautique, à côté des marques de respect à rendre à des bâtiments de Marine, nationale ou étrangères, comportent un petit nombre de règles simples, dont le but est de pur savoir-vivre : « Ne pas faire à autrui ce qu'on n'aimerait pas qu'il vous fit. »

Les règles d'étiquettes sont publiées par la Fédération.
Vœu N° 4 :

Que la Fédération continue à publier les règles d'étiquette nautique, en les mettant à jour pour tenir compte de la création récente de la Force Navale.

Et puisque nous parlons de la Force Navale, revenons un instant, si vous le voulez bien, sur ce que je vous disais, au début de cette communication, de la part importante fournie par les yachtmen anglais dans le développement en temps de guerre de la Marine Britannique.

Tous nos yachtmen devraient faire leur service mili-

taire dans la Force Navale (ce choix leur est légalement permis) : notre pays disposera ainsi d'une réserve appréciable pour une extension éventuelle de la Marine Militaire.

Réciproquement, tâchons de donner à nos officiers de marine, l'occasion de faire du Yachting.

Cette idée n'est pas neuve. Les Français ont eu, de tout temps, plusieurs unités à voile réservées uniquement aux officiers de marine. Souvenez-vous de la goëlette *La Belle Poule* qui visita Ostende quelques années avant la guerre. Cette goëlette avait un sister-ship destiné au même but.

On peut en dire autant des marines Hollandaise, Suédoise, Norvégienne.

En Angleterre, la R.N.S.A. (Royal Naval Sailing Association) vient d'être dotée d'un grand nombre de yachts capturés qui sont distribués entre les divisions locales de cette importante association. C'est dire tout le prix que la Royal Navy attache à maintenir un noyau de yachtmen aguerris dans ses cadres, aussi bien actif que de réserve.

Pourquoi la Belgique ne ferait-elle pas de même? Aussi vais-je vous proposer un 5^e et dernier vœu :

Que la Force Navale soit dotée d'un yacht de dimension appropriée, sur lequel les officiers (active et réserve) passeraient par exemple deux semaines chaque année, à tour de rôle. Ce yacht pourrait participer aux régates-croisières internationales et montrer ainsi que notre Marine peut, elle aussi, compter sur l'inépuisable source d'enthousiasme des yachtmen belges.

* * *

En résumé, Messieurs, je vous demande de marquer votre accord sur les vœux suivants :

Vœu N° 1 :

a) Que la Fédération Belge de Yachting publie une carte couvrant le Pas-de-Calais et l'entrée de la Mer du Nord.

b) Que la Fédération Belge de Yachting publie un car-

net donnant les courants de marées sur ces côtes et dans l'estuaire de l'Escaut.

Vœu N° 2 :

Maintien et extension des cours de Yachting donnés par la Ligue Maritime Belge et les Clubs fédérés.

Vœu N° 3 :

Que la Fédération Belge de Yachting publie le Règlement International en vue de prévenir les abordages en Mer, et y joigne les règlements propres aux chenaux de nos ports principaux.

Vœu N° 4 :

Que la Fédération Belge de Yachting publie les Règles d'Etiquette Nautique, en tenant compte de l'existence de la Force Navale.

Vœu N° 5 :

Que la Force Navale soit dotée d'un yacht pouvant participer aux régates-croisières internationales.

Cette émunération peut vous paraître longue et peut-être craignez-vous que ce Congrès ne paraisse bien exigeant en souhaitant un si grand nombre d'initiatives en même temps.

Je répondrai d'avance à vos craintes éventuelles en faisant remarquer qu'il ne s'agit que d'un certain nombre de *vœux*, dont trois demandent la continuation d'une action existant avant la guerre et dont les deux autres (le premier et le dernier) sont inspirés par l'exemple pratiqué depuis de nombreuses années par plusieurs nations voisines.

Notre pays a la chance de faire, dans le domaine économique, un redressement plus rapide que ses voisins, pour quoi n'en profiterait-il pas pour rattraper, dans le domaine des sports, des retards qui n'étaient dûs qu'à notre situation modeste dans le concert européen avant la guerre?

Je le souhaite ardemment.