

LES IDEES DE LEOPOLD II.

Influence du yachting sur la prospérité maritime en général.

Par Albert de BURBURE de WESEMBECK,
membre de l'Académie de Marine.

Ceux d'entre nous qui vouent à la mer un culte fervent n'ont pas oublié Léopold II qui, trouvant la Belgique trop étriquée pour ses immenses dessins, ne cessa de parcourir les plus lointaines routes océanes.

Faut-il rappeler ici que celui qu'on surnomma si justement « le Géant » eut toujours une prédilection particulière pour le yachting sous toutes ses formes.

Lorsque, il y a trois quarts de siècle, des officiers de notre marine royale créèrent le Yacht Club d'Ostende (premier du nom, mais reconstitué beaucoup plus tard), le jeune fils du fondateur de notre Dynastie tint à se faire inscrire parmi les premiers adhérents. Il fut un des initiateurs des anciennes régates Douvres-Ostende. Plus tard, on le vit, avec empressement, donner son patronage au Royal Yacht Club et à la Société Royale Nautique d'Anvers. Pour Lui, la navigation de plaisance était inséparable de notre élargissement national. Lorsque, en 1903, Léopold II apprit que Frank Reis venait de donner à son propre yacht le nom de *Le Roi Léopold*, il écrivit à ce sportsman américain pour le remercier et lui dire qu'il entraînait dans ses intentions de se faire construire aux Etats-Unis un yacht similaire au *Meteor* de l'empereur Guillaume.

La disparition du Domaine de la Couronne fut sans doute la raison qui détermina l'abandon de ce royal projet.

Pourquoi Léopold II, dont notre expansion sur la mer reste l'idée qui domine un long et glorieux règne, négligea-t-il de faire flotter le pavillon belge sur la *Clémentine* et l'*Alberta*, les deux yachts à bord desquels, d'escales en escales, il se plaisait à affirmer sa forte personnalité ?

Certes, naviguer comme il le fit sous pavillon britannique, semble un acte entaché d'un certain illogisme. Mais, placé devant un délicat champ conjectural, il serait très hasardeux de répondre avec quelques précisions au point d'interrogation qui se pose ainsi.

« Vous êtes les meilleurs artisans de notre indispensable propagande maritime », disait un jour Léopold II au représentant d'un de nos clubs de yachting, qui avait fait un gros effort pour représenter à l'étranger le pavillon belge dans une importante compétition internationale.

Qu'il nous soit permis d'ajouter quelques commentaires aux paroles que le plus réaliste et le plus prescient des souverains prononçait en cette circonstance.

C'est une banalité de faire remarquer, après Léopold II, que la prospérité d'un pays peut se mesurer d'après le développement de sa marine de commerce. Il est presque inutile de souligner avec lui qu'une grande flotte commerciale implique d'importants échanges avec les pays voisins et que ces échanges eux-mêmes prouvent d'une part, la richesse du pays en productions personnelles ou coloniales, d'autre part les besoins de ces pays en productions étrangères nécessaires à l'alimentation de ses habitants et à celle des industries multiples qui assureront une exportation ultérieure.

L'existence seule d'une flotte de commerce importante implique la prospérité de l'industrie métallurgique, l'esprit d'initiative de tout un pays, l'abondance des capitaux.

Dans la puissance maritime, il faut comprendre la pêche petite et grande, puisque cette industrie fait vivre les populations côtières et qu'elle est pour un pays, grâce au courage et à l'énergie de ces populations, une pépinière merveilleuse d'hommes dans toute l'acception du mot.

La flotte de commerce et la flotte de pêche représentant donc, avec celle de guerre, la puissance maritime d'un pays, il serait injuste de ne pas y faire entrer la flotte des yachts.

En affirmant l'influence du yachting sur le développement de la puissance maritime d'un pays, il semble que l'on intervertit l'ordre naturel des facteurs et qu'il faudrait plutôt traiter de l'influence de la puissance maritime d'un pays sur le développement du yachting.

Si nous nous reportons dans l'histoire, il sera facile de démontrer que certains pays ont couvert les mers de leurs puissantes flottes, alors que les yachts n'existaient pour ainsi dire pas. Bien que Elisabeth, reine d'Angleterre, pour donner à ses sujets le goût des choses de la mer, prit l'initiative de faire construire le premier yacht dont les annales de ce pays

font mention et que ce fait exerça une énorme influence sur le développement de la marine britannique, il serait très hasardeux de chercher à prouver que le yachting est le point de départ de la puissance dont nous parlons.

Certes, nous n'entendons nullement prouver que la prospérité du yachting découle du *sea power* en question. Nous voulons simplement montrer que ce sport, j'aimerais mieux dire que cet art, a une influence des plus salutaires, des plus évidentes et des plus indéniables sur la puissance maritime.

L'influence dont nous parlons se fait sentir sur toutes les parties constituantes de cette puissance: marine de commerce, marine de pêche, marine de guerre, non seulement par les effets produits forcément sur l'ensemble grâce aux progrès de l'une d'elles, mais encore sur chacune prise individuellement.

Nous ne voulons, pour soutenir notre affirmation dans ce qu'elle a de plus général, que prendre un exemple. : Lorsqu'il y a une quarantaine d'années, l'ex-Kaiser se fut rendu compte que son pays ne deviendrait véritablement un des premiers du monde qu'à condition de posséder une puissante marine de commerce d'abord, de guerre ensuite, permettant naturellement le développement d'un empire colonial, que fit-il ?

Tout en favorisant la construction des navires, en facilitant le commerce par tous les procédés, en créant des écoles de pêche et des navires-écoles qui dans la suite devinrent des modèles de genre, tout en prouvant la nécessité d'une flotte de guerre, il promouvait d'une façon toute spéciale le yachting, construisant pour lui-même des yachts de course, faisant courir des régates, donnant des prix, mettant ce sport à la mode, obligeant ainsi tous les fortunés de l'Empire à le suivre dans cette voie.

C'est que l'ex-empereur avait compris toute l'importance que peut avoir le développement de ce goût. Les Belges qui, à plusieurs reprises, furent jadis aux régates de Kiel savent si les résultats lui donnèrent grandement raison ! Notre bien aimé Albert I^{er}, entraîné par l'exemple, n'alla-t-il pas jusqu'à imiter nos yachtsmen anversoïis en envoyant, à son tour, aux célèbres régates impériales le *Flandria*. Et ce dernier, battant ses propres couleurs, figura dans la Sonder Klasse.

L'influence du yachting se fait sentir sur la puissance maritime en général et sur chacune de ses parties constituantes en particulier. Par les tableaux de tonnage, schématisant les différentes marines des grandes nations, au cours de ces quarante dernières années, il serait facile de montrer qu'il existe un véritable parallélisme entre les courbes de la flotte de yachts et celle des autres flottes. Mais nous voulons surtout envisager la raison même des choses.

Une des grandes causes de l'importance du yachting, c'est son action sur l'individu même qui participe à ce sport, influence qui en s'étendant finit par créer l'opinion publique. Est-il besoin de la vanter et d'insister sur la puissance de cette dernière en ce qui concerne particulièrement la marine ?

Lorsque l'Angleterre voulut augmenter sa flotte, elle s'adressa à l'opinion publique et créa la « Navy League ». A son tour, l'ex-Kaiser tint la « Flottenverein » sur les fonds baptismaux. Il la soutint avec tant d'ardeur, l'organisa sur des bases si solides et si intelligentes qu'en quelques mois elle prospéra d'une façon étonnante. L'opinion publique y voulant une marine, l'Allemagne devint bientôt la grande puissance commerciale que nous connaissions au moment de la guerre mondiale.

A sa suite, la France comprit également l'importance du problème et une Ligue Maritime, devenue dans la suite coloniale également, fut fondée. Il suffit de parcourir la liste des adhérents de cet organisme fort développé, pour s'assurer que, comme dans les ligues italienne, espagnole et polonaise, tous les yachtsmen en font partie. Nous ne parlerons pas de la « Ligue Maritime Belge » qui fut en grande partie l'œuvre des deux yachtsmen anversois, MM. Nyssens et Vander Cruyse.

Il suffit d'avoir mis le pied sur un bateau qui est le vôtre pour que, la plupart du temps, on appartienne désormais, corps et âme, à la cause de la marine. Le bateau est aussi attirant que la mer elle-même. Si la mer est une maîtresse, le yacht aussi en est une, et les Anglais ont eu — inconsciemment — mille fois raison en accordant au bateau le genre féminin.

Parmi les yachtsmen il y a, aussi bien le passionné atteint d'une véritable menomanie, que le peu convaincu possédant

un yacht par chic, pour faire comme les autres. Mais peu importe, l'un et l'autre, passionné ou snob, bien qu'animés de sentiments différents, agiront néanmoins dans le même sens. Et leurs efforts sincères, dans les deux cas, tendront vers le même but.

C'est une suggestion telle que même les navigateurs d'eau douce se trouveront atteints de cette bienfaisante manie. Parmi la centaine d'élèves qui suivent actuellement les cours de yachting organisés à Bruxelles par la « Ligue Maritime Belge », ne s'en trouvent-ils pas venant de... Waterloo et de Gembloux ?

La vie en mer, dans l'intimité absolue de la nature dans ce qu'elle a de plus parfait, le contact des braves garçons, courageux, simples et dévoués qui composent les équipages, ennoblit les cœurs, assainit les esprits, force à la réflexion, oblige à aimer et à admirer cette autre face du monde et de la vie ignorée jusqu'alors.

En outre, le yachting est contagieux. On fait du prosélytisme, on entraîne sa famille, ses amis, et beaucoup, ainsi accidentellement attirés, deviennent les plus fervents.

Les grands clippers américains qui jadis étonnèrent le monde par la brièveté de leurs traversées prouvent assez de quelle utilité l'étude des formes (qui ne peut véritablement être poussée à bout que sur des yachts) pourrait être pour la marine de commerce, où la vitesse constitue un facteur si important. Il n'est d'ailleurs que juste de noter que c'est en Amérique, bien plus que dans n'importe quel pays, que la construction utilitaire a profité des notions acquises, expérimentalement et pratiquement, par le yachting.

Même maintenant, où la vapeur a, au point de vue commercial, détrôné complètement la voile, on trouve encore en Amérique certains bateaux-pilotes, aux formes fines, calquées sur des yachts, et qui font honneur à ceux-ci. Enfin, nous nous sommes laissés dire que les plans du *Rainbow*, gagnant de la coupe America, furent jadis l'objet d'études attentives de plusieurs chantiers spécialisés dans la construction des paquebots. Leurs ingénieurs avaient en effet la certitude d'y trouver des précieuses indications pour certaines conceptions futures, basées sur les exigences croissantes des actuels lévrier de la mer.