

LA CONSTRUCTION DES YACHTS POUR L'ÉTRANGER.

Par M. Pauwaert,
Directeur de la revue « Wandelaer et sur l'Eau ».

Le contact journalier avec les choses du yachting international, la lecture des revues de yachting anglaises, hollandaises, allemandes, françaises, américaines, etc. m'ont souvent amené à poser une question à laquelle je n'ai pas encore trouvé de réponse satisfaisante.

« Pourquoi les chantiers belges ne construisent-ils pas de yachts pour l'étranger ? »

Je songe en me demandant cela, à ce qui se fait en Angleterre, en Allemagne, et surtout en Hollande.

Il ne se passe pas de semaine sans qu'on ne lise dans une de ces revues la description — avec plans et photos à l'appui — de l'un ou l'autre grand yacht construit pour l'étranger ou pour un yachtsman du pays.

Voyons d'abord l'ANGLETERRE. Les grands chantiers du sud, de la côte est, et de la Clyde construisent maintenant à tour de bras des yachts à moteur Diesel. Ce sont des unités de plusieurs centaines de tonnes. Cette année encore deux formidables unités ont été construites. Ces navires — car de tels yachts sont des navires au même titre que nos trawlers — sont remarquables par leur achèvement, leur luxe, leur confort, leurs qualités nautiques, leur groupe propulsif. Ils se suivent maintenant à une cadence rapide, mais en général, ils sont destinés aux yachtsmen anglais et assez rarement à un français, un américain du Sud, un prince de l'Inde. Ce sont des yachts à moteur, en acier évidemment, tout à fait modernes.

En ALLEMAGNE. On y a construit quelques très grands yachts (2,000 à 4,000 T.) pour l'Amérique. On y construit pas mal de voiliers de 10 à 25 m., et je ne mentionnerai qu'une construction d'une série de douze voiliers identiques (18 m.) pour l'Argentine.

En HOLLANDE. C'est le grand fournisseur international au point de vue construction **pour l'étranger**. La Hollande

dépasse à elle seule tous les autres pays réunis et on ne compte plus les yachts à moteur et à voile construits pour des yachtsmen anglais, allemands, belges, français et autres. En parlant de la construction hollandaise, je résumerai d'un coup toute l'activité chez nos voisins. Mais d'abord une constatation qui ne manquera pas de vous frapper !

La FRANCE, malgré toutes ses ressources, ne construit pas de yachts pour l'étranger. Je veux dire qu'il n'y a là aucune industrie pareille et j'ignore les rares constructions de quelques petites unités de course qui sont livrées à l'étranger. Au contraire, je vous rappelle l'achat en Finlande de 50 petits voiliers monotypes destinés au Cercle Nautique de Chatou. Je les y ai vus. Ils sont en bois coulé (presdwood) et sont fort beaux.

Revenons donc à ce qui se passe surtout en Hollande. Il n'est pas possible de dire exactement quelle est l'importance de la construction. Il n'existe pas de statistique ou tout au moins on ne la publie pas comme cela se fait pour la grosse construction. Mais on peut, sans aucune crainte d'exagération, dire que du 1^{er} janvier au 31 décembre, 2,000 à 3,000 ouvriers sont employés par les chantiers de yachts rien que pour la construction proprement dite. Ajoutez à cela la main-d'œuvre dans les ateliers, les fonderies, les usines, etc. et vous vous rendez compte qu'il s'agit ici d'une véritable industrie qui, pour ne pas être aussi importante que d'autres, n'en est pas moins digne d'intérêt.

Que les Hollandais construisent pas mal de yachts pour leurs yachtsmen nationaux, cela n'a rien d'étonnant. Mais qu'ils en fassent un grand nombre pour l'étranger, voilà qui est plus remarquable.

Que construisent-ils ? Des yachts à moteur de 10 à 30 mètres, des voiliers de 8 à 20 mètres. De mémoire, je vais citer quelques constructions récentes (1936-1937) :

Pour l'Espagne du Sud, un grand yacht à moteur, valeur : 600,000 fr.

Pour la France, un yacht à moteur de 25 m., valeur : 500,000 fr.

Pour l'Angleterre, dix, douze yachts à moteur de 20 à 30 m., valeur moyenne : 300,000 fr.

Pour la France, encore un beau voilier de 25 m., valeur : 350,000 fr.

Ces chiffres sont évidemment approximatifs.

Pour la Belgique ?

1 ^o	Un	cruiser	de	10	m.	Valeur :	90,000	fr.
2 ^o	»	»		15	m.	»	150,000	fr.
3 ^o	»	»		18	m.	»	225,000	fr.
4 ^o	»	»		15	m.	»	180,000	fr.
5 ^o	»	»		10	m.	»	100,000	fr.
6 ^o	»	»		15	m.	»	150,000	fr.

etc., etc. Cela se chiffre par des millions de francs. Il serait intéressant de faire la statistique exacte. Nous serions alors étonnés de voir la somme que cela représente. Ceci ne sont que des constructions tout à fait récentes. J'estime à cent le nombre de yachts grands et petits construits en Hollande pour la Belgique ces 15 dernières années.

Pour couronner leur travail, les Hollandais ont construit en 1936 un yacht d'une cinquantaine de mètres pour le Shah d'Iran. Une unité extrêmement luxueuse qui a dû coûter plusieurs millions. Non seulement il y a eu le yacht, mais il y eut aussi une cale-sèche flottante spéciale, destinée à recevoir le yacht. Ajoutez à cela le voyage d'Amsterdam à la mer Caspienne, par la Baltique et en traversant toute la Russie. Je ne crois pas me tromper en évaluant à dix millions de nos francs le coût total de toute cette entreprise.

Donc la Hollande construit des yachts pour le monde entier, et la Belgique est un des bons clients. En outre, nous achetons en Hollande beaucoup de yachts d'occasion. Chaque achat signifie :

- 1^o manque à construire chez nous;
- 2^o nouvelle construction en Hollande.

Or, pourquoi la Belgique n'entre-t-elle pas dans cette ronde internationale ? Car, en exceptant quelques rares petits voiliers d'une valeur maximum de 25,000 fr. pièce, la Belgique n'a construit depuis la guerre aucun yacht important **pour l'étranger**. Ceux qui ont été vendus à l'étranger ont presque toujours été remplacés par d'autres yachts achetés à l'étranger. Pourquoi ? Simplement parce que dans ce domaine nous manquons d'initiative. Rien, absolument rien d'autre. La chose est facile à prouver.

1^o Avons-nous des chantiers capables de construire de bons et grands yachts ? Oui. Un chantier qui construit un « Prince Baudouin » peut construire et livrer un « Shahsevar » (c'est le nom du yacht livré en mer Caspienne). Et d'autres chantiers belges peuvent en faire autant. Ils sont équipés pour le faire, et leur travail peut être comparé favorablement à celui des meilleurs chantiers étrangers. La place me manque

pour développer ce point de vue. Mais personne n'osera prétendre que nous n'avons pas les ingénieurs, les architectes, les dessinateurs, les artistes, les ensembleurs, les artisans, les ouvriers qui valent ceux de nos voisins.

J'admets cependant qu'il leur faudrait à tous se parfaire dans le domaine du yachting qui est un peu spécial, mais ce n'est là qu'une question d'entraînement et je prétends qu'un architecte naval belge qui se spécialiserait dans ce domaine occuperait rapidement une grande place dans le domaine du yachting international.

2° Avons-nous la matière première ? Oui. Et même plus et mieux que nos voisins du Nord. Nous avons nos aciéries. Nous construisons des moteurs marins. Nous avons du bois. Nous avons tant et plus que les autres, et ce ne sont que de rares instruments de navigation et autres que nous devons acheter à l'étranger. Mais les Hollandais aussi.

Alors que faut-il faire ? Nous réveiller aux réalités de la situation. Il est facile de dire cela, mais j'indique maintenant ce qu'il y a lieu de faire.

A) Organiser tous les deux ans un salon nautique international à Bruxelles ou Anvers. Commencer en 1939. Dès maintenant avertir tous les chantiers, tous les architectes. Leur dire : « Nous comptons sur vous pour 1939. Soyez prêts. » Avertir les yachtsmen. Leur dire : « Ceux d'entre vous qui comptez faire construire, soyez prêts pour telle date en 1939. Qu'on montre à ce salon des yachts en bois et en acier, petits et grands. Liège me paraît tout indiqué pour une exposition en 1939.

B) Dans nos universités et écoles d'études supérieures où l'on enseigne la construction navale, développer une branche « yachting ». Il y a en Belgique deux, trois hommes capables de se charger d'un tel cours.

C) Dans la presse spécialisée — et je l'ai fait depuis des années — parler de notre construction et publier des plans de yachts dessinés et construits en Belgique.

D) Ouvrir les yeux de nos constructeurs. Je pourrais vous raconter des choses très pénibles à ce sujet et vous dire comment la Belgique a perdu des commandes étrangères très importantes.

Cette note est pessimiste. Cependant je dois dire, et je le dis avec fierté, qu'il y a en Belgique quelques hommes qui voient clair et loin, et ce n'est donc pas pour eux que j'ai rédigé ce rapport. Ils comprennent, eux, et ils osent. Je ne

citerai qu'un seul cas. La Marine a confié à un chantier belge une grosse et belle construction très délicate d'un genre de travail qui, il y a quelques années encore nous eut paru impossible à exécuter ici. Honneur à ceux qui ont osé prendre cette initiative, à ceux qui se sont attelés à cette construction. Voilà l'exemple donné en haut lieu. Ce n'est que le premier pas d'une marche qui peut devenir triomphale. Cela ne tient qu'à nous.

Dans ce domaine, il suffit de vouloir. Si nous n'avons pas encore fait grand'chose — et j'excepte toujours les trop rares initiatives qui existent réellement, et qu'il ne m'appartient pas de nommer ici, — c'est simplement parce que nous dormons, non pas sur nos lauriers puisque nous ne les avons pas encore conquis, mais du sommeil de ceux qui ignorent que Dame Fortune passe à côté d'eux incessamment.
