

Armada 2023 CATHÉDRALES DES MERS ET ÉCOLES DE VIE

Si la France n'a pas choisi de conserver ou de faire construire un grand voilier-école officiel pour former à la navigation traditionnelle ses marins, civils ou militaires, de nombreux pays, comme la Pologne, le Mexique ou l'Indonésie, ont fait le pari inverse. L'édition 2023 de l'Armada de Rouen les met particulièrement à l'honneur.

Par Cyril Hofstein

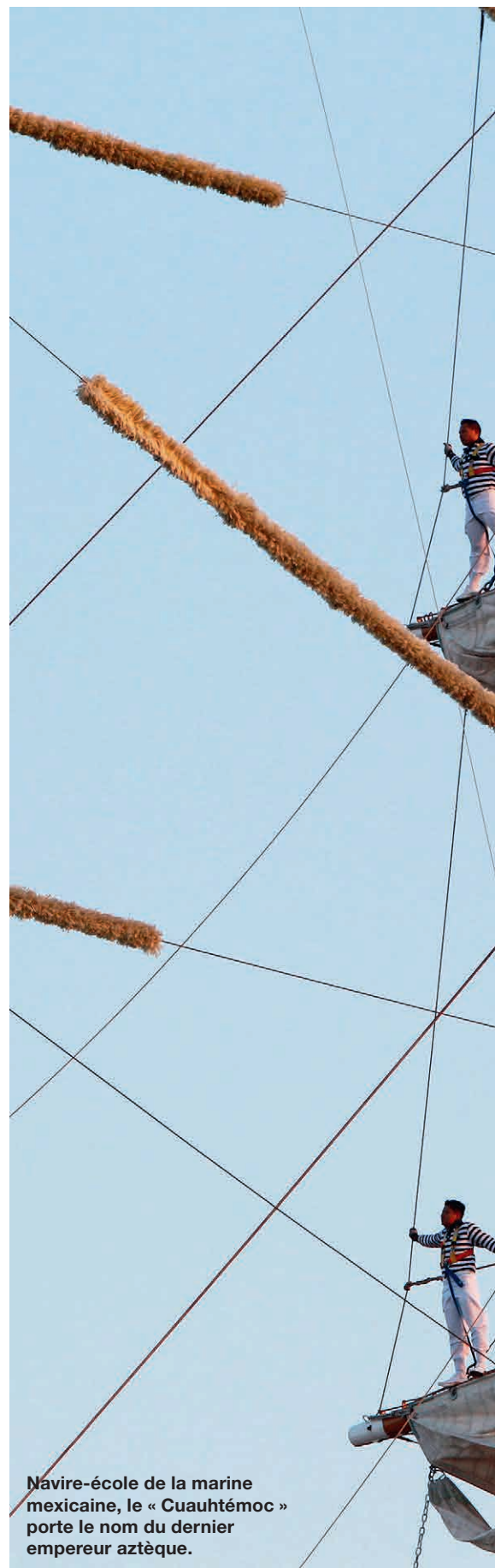
Bel Espoir II, Belem, la Belle Poule, l'Étoile, Le Français, Bima Suci, Capitan Miranda, Cuauhtémoc, Dar Młodzieży, Santa Maria Manuela... Dans tous les ports du monde, l'arrivée de ces grands voiliers est toujours une fête. Civils ou militaires, battant pavillon français ou étranger, tous se préparent à jeter l'ancre à Rouen, où leur participation à l'Armada 2023, l'un des plus grands rassemblements de vieux gréements au monde, du 8 au 18 juin prochain, est particulièrement attendue.

Certains, comme *Le Français*, l'extrois-mâts barque danois *Kaskelot*, racheté en septembre 2018 par France Armement, le *Cuauhtémoc*, navire-école de la marine mexicaine, ou le *Dar Młodzieży*, bâtiment d'instruction de la marine polonaise, également utilisé par l'École supérieure de navigation d'Anvers pour former des officiers de marine marchande, sont de vieux amis de l'Armada. D'autres, comme le *Bima Suci*, le nouveau navire-école de la marine indonésienne, remonteront la Seine pour la première fois. Tous, en dépit des années qui les séparent – le *Belem*, dernier représentant des trois-mâts de commerce français du XIX^e siècle,

a été construit en 1896, et le *Bima Suci* en 2017 – partagent au moins deux caractéristiques : la propulsion vélique et la volonté de transmettre les savoir-faire de la marine traditionnelle. Un anachronisme ?

« Certainement pas, assure Aymeric Gibet, l'un des deux commandants du *Belem*. Pour tout marin, pratiquer la voile, c'est capter, saisir, analyser des éléments bien distincts : l'air, l'eau, les fonds marins et les courants. Faire de la voile, c'est savoir évoluer au gré des vagues, réguler son allure, optimiser le potentiel de son bateau par les réglages de la toile. Naviguer ainsi permet également de composer avec les forces hydrodynamiques et aérodynamiques, en analysant sans cesse l'évolution de la météorologie et les signaux affichés par la nature. Autant d'approches que l'on retrouve dans la navigation à moteur professionnelle. La propulsion mécanique ne dispense pas de connaître son environnement et ses contraintes, même si la motorisation permet, partiellement, de s'en affranchir. À titre personnel, je pense qu'un marin formé à la voile sent davantage les choses et connaît plus intuitivement qu'un autre le potentiel et les limites de son bateau. Plus que jamais, les grands voiliers et leurs équipages ont de l'avenir. »

De fait, la crise des énergies fossiles a déjà commencé à changer la —>



Navire-école de la marine mexicaine, le « Cuauhtémoc » porte le nom du dernier empereur aztèque.

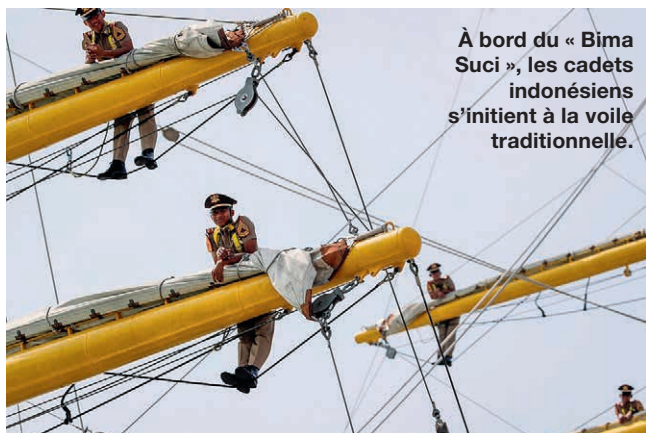




Le « Bel Espoir II » est une goélette à trois mâts construite en 1944 au Danemark.



Le « Belem » est l'un des plus anciens grands voiliers naviguant au monde.



À bord du « Bima Suci », les cadets indonésiens s'initient à la voile traditionnelle.



La goélette « Belle Poule » appartient à la Marine nationale.

Chaque année, de nombreux jeunes marins font “leurs classes” à bord de vieux gréements avant même de passer les concours des écoles

donne. Et les nouvelles normes environnementales, beaucoup plus exigeantes, imposant notamment un meilleur contrôle des gaz à effet de serre, comme ceux rejetés massivement dans l'atmosphère par certains navires, entraînent de profondes mutations. Un peu partout dans le monde, de nombreux essais de voiles expérimentales (kites, turbovoiles ou voiles rigides) destinées à équiper des grands cargos sont très prometteurs, et de plus en plus d'armateurs anticipent la décarbonisation du secteur du transport maritime en envisageant des solutions à très court terme.

VOILIERS CARGOS

Comme *Grain de sail*, ce voilier-cargo de 24 mètres qui transporte jusqu'à 50 tonnes de marchandises – café, chocolat et vins – d'une rive de l'Atlantique à l'autre, ou le long-courrier *Canopée*. Un géant très attendu à Rouen, conçu par les architectes du cabinet VPLP pour le

transport de pièces de la fusée Ariane 6 et doté de quatre ailes rigides de 363 m² grées sur des mâts de 36 mètres de haut.

Certains le regrettent aujourd'hui mais, à la différence de l'Allemagne, de la Pologne, des États-Unis ou du Mexique, la France n'a pas choisi d'avoir recours à un grand voilier pour assurer la formation collective de ses marins à la navigation traditionnelle. De très nombreux jeunes équipiers, gabiers, boscos et officiers ont décidé individuellement de faire « leurs classes » à bord de « vieux gréements » avant d'entamer leur formation officielle en école. Et en une trentaine d'années, beaucoup de marins professionnels sont passés par la flottille de l'association du père Jaouen, ce prêtre visionnaire qui a fait naviguer d'innombrables jeunes en rupture avec la société, dont le *Bel Espoir*, un beau trois-mâts, a été le navire amiral. Pour d'autres, la vocation est née plus récemment sur le *Belem* ou sur

l'*Hermione*, cette réplique de la frégate qui emporta le général La Fayette vers l'Amérique du Nord pour combattre les Anglais aux côtés des insurgés à l'époque de la guerre de l'Indépendance américaine. Deux navires qui, parmi tant d'autres, ont remis au goût du jour les anciens métiers du bord et su transmettre les techniques les plus traditionnelles.

MISSION JEANNE-D'ARC

Si la Marine nationale affrète l'un de ses trois porte-hélicoptères amphibies (PHA *Tonnerre*, *Dixmude* et *Mistral*) comme navire-école dans le cadre de la mission opérationnelle Jeanne-d'Arc, qui clôt chaque année la formation des élèves officiers de l'École navale, elle n'a pas tourné le dos à la voile. Bien au contraire.

« Dans la pratique vélique, il y a en effet quelque chose d'essentiel, au sens premier du mot, assure le capitaine de frégate Laurent, directeur de l'école de manœuvre et de navigation à

La voile est un retour à la source même du métier de marin et une initiation à l'esprit d'équipage, cher à la Marine nationale

l'École navale. *C'est un retour à la source même du métier de marin et une initiation à l'esprit d'équipage. Naviguer sur un voilier est une formidable école de la vie et de la mer où l'on apprend à vivre ensemble et où, parfois, l'erreur d'un seul peut avoir des conséquences pour tous. Quelle meilleure définition pour résumer la vie opérationnelle en mer ? Pour apprendre la navigation, le voilier est un formidable outil pédagogique. Pour tout marin, naviguer sans moteur, c'est se retrouver en prise directe avec l'air, l'eau, les courants... Faire de la voile, précise l'officier, c'est saisir et prendre en compte une multitude de facteurs et réagir en une fraction de seconde. Exactement comme sur la passerelle d'une frégate moderne. C'est aussi se familiariser avec le vocabulaire et découvrir le sens de nombreuses expressions maritimes, toujours employées de nos jours. Par ailleurs, la voile sportive et notamment la régates renforcent la capacité d'analyse et de décision, ainsi que le goût de la performance et de l'effort.* »

En plus de ses deux célèbres goélettes à hunier, la *Belle Poule* et l'*Étoile*, toutes deux construites en 1932, et de son cotre, le *Mutin*, mis à l'eau en 1927, la Marine entretient également une importante flotte de voiliers, dont des monotypes J/80 signés J Composites répartis entre Brest, Toulon et Cherbourg, et l'École navale a fait récemment l'acquisition d'un navire : l'*Intrépide*.

FAIT POUR LA HAUTE MER

Conçu en 2010 pour la course offshore en équipage, il mesure 70 pieds (24 mètres hors tout). « Avec ses quelque 30 places à bord, explique le capitaine de corvette Pierre Alexis, adjoint au chef de groupement d'instruction voile de l'École navale, il permet d'embarquer les élèves en formation à la navigation côtière et hauturière et de faire découvrir la navigation appliquée, le développement du sens marin, l'aguerrissement à la mer, les manœuvres de pont en équipage, le leadership et le commandement. »

Sur le plan d'eau, être réactif et réagir au milieu changeant qu'est la mer est impératif. Rien n'est jamais acquis. C'est sans doute aussi pour cela que la voile, avec le rugby – un autre sport où l'esprit de décision et le collectif sont déterminants – a été choisie par la Marine, qui considère que « la voile sportive militaire, proposée à la fois dans le cadre du sport obligatoire dans le temps du service et en dehors, assure incontestablement cohésion et aguerrissement, deux maîtres-mots de la vie militaire. » « Engagement personnel, sens du collectif, opiniâtreté, dynamisme, performance, humilité, remise en cause permanente... Ces qualités sont indispensables aux futurs officiers chefs du quart formés à l'École navale, rappelle le capitaine de frégate Laurent. De plus, les élèves qui ont navigué un tant soit peu sur voilier retrouveront au long de leur carrière toute la subtilité de la vie sociale du bord, sans jamais perdre de vue l'esprit d'équipe et le sens même de la manœuvre. » ■

Cyril Hofstein

Renseignements sur le site Armada.org



Le « Capitán Miranda » forme les cadets de la marine Uruguayenne.



Le navire polonais « Dar Młodzieży » a été construit en 1981.



Très attendu à l'Armada, « Le Français » est un trois-mâts barque.



Goélette à quatre mâts, le « Santa Maria Manuela » bat pavillon portugais.