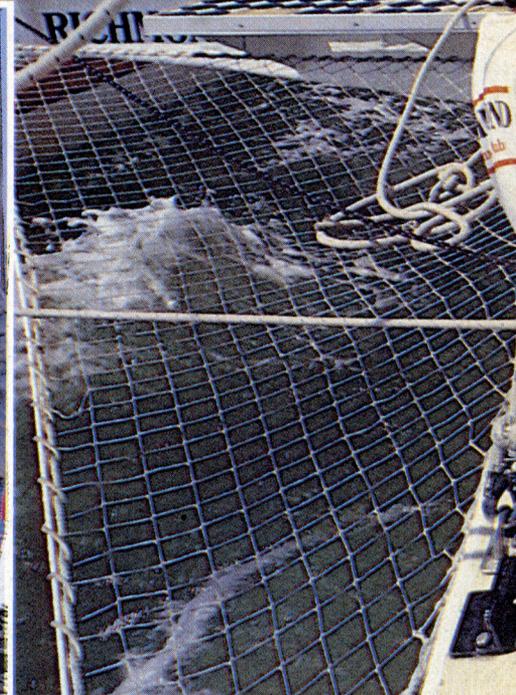
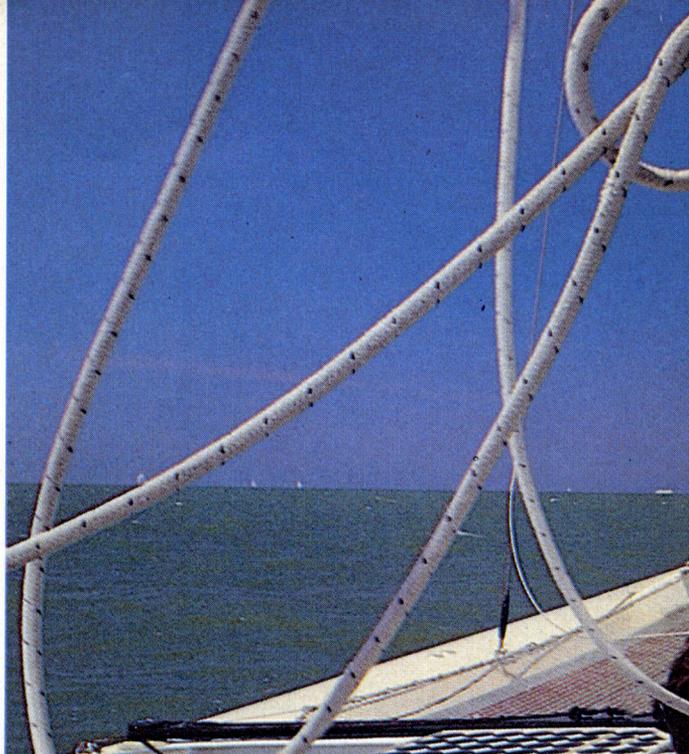


Vingt-cinq années de courses en mer et de régates internationales sans toucher le moindre sou. Mais à présent Philippe Hanin passe à la vitesse supérieure.

Philippe Hanin : «La profession de skipper ce n'est pas seulement se trouver aux commandes du bateau. La préparation d'une régata est souvent aussi épuisante que la course elle-même.»



PAR MICHEL BRENT

Tous les skippers du monde ont leurs petits caprices à bord. Pour Eric Tabarly, c'est du Château Neuf du Pape et de la poudre de chocolat. Pour Philippe Hanin, c'est le jambon d'Ardennes, des peanuts et la bouteille de rhum. Il a aussi une vieille pipe qu'il sirote comme un collégien en pleine nuit lorsqu'il se penche sur sa table à cartes pour vérifier le cap du bateau et que les conditions météo le permettent. Des petites manies qui s'instal-



Profession, skipper

lent au fil du temps, au fil des courses et peuvent apparaître après de nombreux jours de mer comme un luxe inouï. Car dans les voiliers à bord desquels Hanin navigue, on n'emporte presque rien ou si vous préférez le strict nécessaire : des vêtements chauds, les indispensables cirés et un peu de linge de rechange. Qu'il s'agisse d'une régates de moindre importance disputée en Mer du Nord, d'un championnat de Belgique ou d'une course autour du monde, l'impératif est toujours le même : la chasse au poids superflu. «Voilà un des aspects peu connus de notre profession de skipper, expli- ▶

que Philippe. *Tout le monde croit généralement que nous sommes aux commandes du bateau et qu'on se contente de diriger les manœuvres, de calculer le cap. Mais le métier de skipper, c'est beaucoup plus que cela. Il faut tout organiser avant les départs, veiller à ce que les équipiers soient là et à temps.*

Il faut vérifier si toute la bouffe est à bord, checker les réserves d'eau, voir si tout est bien réparti sur le fond. Ça, c'est lorsqu'on est encore à terre mais une fois en mer, il s'agit de veiller à ce que les quarts se passent bien, à ce que personne ne soit malade car bien souvent les équipiers cherchent à cacher leurs malaises... Bref, le skipper doit avoir l'œil sur tout, ce qui exige un boulot fou : à tel point qu'avant le départ d'une grande épreuve, on est souvent déjà crevé.»

Profession peu connue de monsieur Tout le monde, profession imprévisible aussi. Philippe Hanin ne vous dira pas, comme la plupart de ses collègues d'ailleurs : «J'ai un jour décidé d'être skipper». Le métier s'apprend certes mais ne se choisit pas. Il est certain que les régatiers en rêvent tous secrètement quelques fois mais ce sont les circonstances qui décident, tout comme le vent détermine la marche du bateau. Etrange analogie entre la profession et son exercice. Une constante pourtant est là : la passion de la mer et pour certains plus que pour d'autres, la passion de la course, de la vitesse sur l'eau. Lorsque ses parents ont décidé que le gamin Philippe rentrerait aux scouts, le potache à répondre : *d'accord à condition que ce soit dans les scouts marins*. Donc tout gosse déjà, il éprouvait cette attirance pour l'eau : inexplicable, vissée aux entrailles. On ne reviendra plus la-dessus. Entré dans la troupe, il navigue sur le canal, sur l'Escaut et puis en mer. Philippe se rappelle même de cette baleinière pachydermique qui s'est fracassée contre une digue à cause d'une vague imprévisible alors que les scouts naviguaient sur l'Oosterschelde. Premier souvenir de mer qui sera le prélude à une foule d'autres que les marins et amis de Philippe se racontent entre eux lorsque la bière coule à flot, la nuit dans une marina du bout du monde. Dans sa vie, tout tourne et a tourné autour de la mer.

La filière classique

Papa, bien évidemment, désirait que le fiston fasse des études universitaires : direction l'agronomie. Pas retors de nature mais futé tout de même sous des dehors randouillards et bon enfant, Philippe se dit : d'accord pour l'agronomie, mais où se trouve le club de voile ? Il n'ira jamais plus loin que la première

«candi», préférant naviguer à bord d'une vieille corvette et descendre sur la Méditerranée le coffre gonflé de victuailles pour y louer des bateaux (c'était encore accessible alors) ! De retour au pays, alors que ses copains «bloquent», Philippe se lie d'amitié avec le président du club qui possède un voilier de 12 mètres avec lequel il participera à ses premières Admiral's Cup. Philippe est engagé comme cuistot mais participe aussi aux manœuvres et rentre ainsi peu à peu dans le lobby des régatiers. Puis il s'inscrira à l'École Supérieure de radio-navigation, mais il «sèchera» le dernier examen pour participer à sa première grande course en tant que skipper : le Triangle de l'Atlantique, une épreuve qui n'existe plus de nos jours. Il s'agit de l'exemple-type de ce qui passe dans le monde de la voile. Un des ses amis lui demande de convoier son Zwann jusqu'en Afrique du Sud pour qu'il puisse participer à la course Le Cap - Rio. Comme cette course est en fait la deuxième étape du Triangle de l'Atlantique, Philippe en profite pour accepter la proposition à condition qu'il puisse, lui, participer à toute l'épreuve : St Malo - Le Cap, Le Cap - Rio, Rio - Portsmouth. Le voilà donc pour la première fois à la recherche d'un équipage, l'agréable fardeau de skipper sur les épaules. A cette époque, il vient de se marier et emmène sa femme dans l'aventure : c'est le coup de foudre final. Désormais, Philippe ne jurera plus que par les grandes courses en mer, les grandes régates internationales, d'autant plus que, pour un coup d'essai, ce fut presque un coup de maître : à l'arrivée à Portsmouth, il se classe troisième.

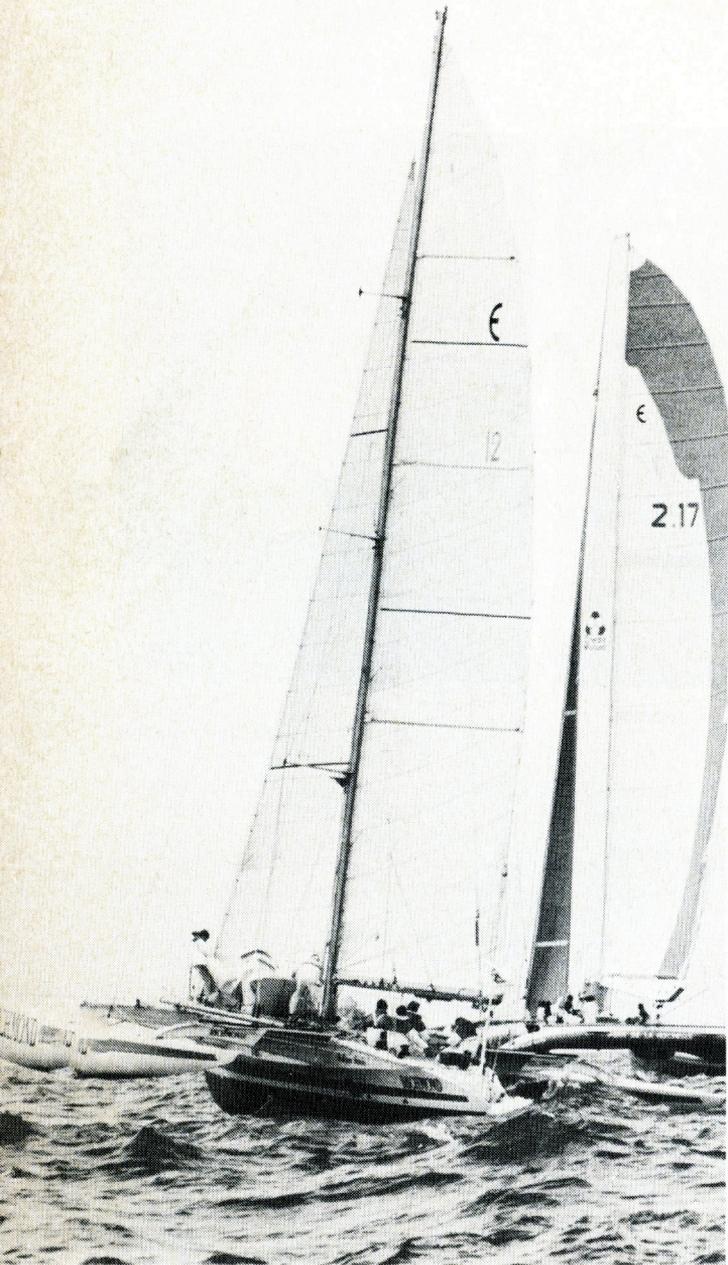
Dribblé par les Français

Dans le curriculum aventuræ de Philippe Hanin, il y a un mot qui revient à intervalle régulier, comme un leitmotiv : l'Europe. Certaines mauvaises langues poussiéreuses lui reprocheront un opportunisme de mauvais aloi parce qu'il a couru pour ou sous les couleurs de l'Europe. En connaissant mieux le gaillard, on se rend compte que, s'il s'agissait-là bien entendu d'un prétexte pour s'engager dans des épreuves aussi prestigieuses que la Course autour du monde et se faire connaître dans le milieu fermé

des skippers, le navigateur belge n'est certes pas insensible à la défense de certaines grandes idées. C'est au cours de son service militaire dois-je vous dire qu'il a réussi à se faire muter à la Marine Nationale et particulièrement aux Transmissions qu'il fait la connaissance de Patricia Colmant, une journaliste de notre confrère Le Soir, rencontrée à Portsmouth lors de l'arrivée du Triangle de l'Atlantique. L'Europe les intéresse tous les deux et ensemble, ils fondent une Asbl Sail for Europe destinée à promouvoir, via le sport de la voile, l'idée de la construction européenne. Ameutant les pingouinés des organes officiels, chassant tous azimuts les soutiens, créant des T-shirt, des autocollants et les vendant à toutes occasions possibles et sur tous les marchés du pays, ils parviennent à engager un voilier de treize mètres Traité de Rome dans l'édition 77-78 de la Whitbread Round the World Race aux côtés de noms déjà célèbres dans le monde de la voile : Flyer, export 33, Gauloise, Disque d'Or... Au baptême du bateau en présence des plus hautes personnalités du pays, Philippe voit s'envoler ce qui aurait pu être une des chances de sa carrière : la station périphérique Europe 1 en effet, flashe devant la voile de Traité de Rome où sont inscrites en grand les lettres EUR 1 et les grands manitous lui proposent tout de go de résoudre leurs problèmes financiers en courant pour la station. Refus catégorique des hauts responsables du projet : ce serait ternir l'idée de l'Europe ! *Après coup*, avoue Philippe, *je me demande s'il n'avait pas mieux valu commercialiser le projet. On ne serait peut-être plus obligé de gratter les fonds de tiroir pour acheter une poulie...*

Mais, la détermination paie et Traité de Rome prend le départ : Philippe se classe troisième en temps compensé devant le célèbre skipper suisse Pierre Fehlman. Six ans plus tard, Sail for Europe, qui s'accroche à son idée, engage un bateau dans le Tour de France à la voile, course saine s'il en est parce qu'elle n'aligne que des bateaux rigoureusement identiques et pour une fois les compétences ne doivent plus se battre contre les techniques. Philippe fait appel à ses équipiers de toujours et termine, sur Europe, le premier de la course. Dans le quotidien Libération, on le voit à l'arrivée jetté à l'eau par son équipage une vieille tradition à laquelle doivent se soumettre tous les vainqueurs de régate. Un petit détail piquant qui montre à quel point les régatiers et navigateurs belges sont considérés comme des parents pauvres à côté de leurs collègues français : à la remise des prix qui aura lieu au salon nautique de Paris

Après tout, il aurait mieux valu de commercialiser le projet du «Traité de Rome».



quelques mois plus tard sous les caméras de la Tv française, le ministre des Sports de l'époque appellera sur le podium le co-skipper d'Europe, un Français, laissant Philippe Hanin au bas des marches, dans l'anonymat, alors que c'était lui qui non seulement avait tout organisé mais avait skippé le bateau pendant les trois quarts de l'épreuve ! Pas étonnant dès lors que notre marin belge nourrisse quelque rancœur vis à vis des Français qui exercent le même métier que lui. D'ailleurs, quelles que soient les difficultés qu'il éprouve à se faire reconnaître comme skipper dans

son propre pays, il n'abandonnera jamais l'idée de «courir belge» (et qu'on ne vienne pas lui parler de querelles entre flamands et wallons) et de défendre au-delà des mers et des océans, les couleurs de sa terre natale.

«D'accord pour les scouts, à condition que ce soient les scouts marins».

Petits boulots

Pour le grand public, et spécialement en Belgique, une question se pose : comment peut-on, à moins d'avoir des ressources financières considérables, exercer un tel métier et subvenir en même temps aux besoins du ménage puisque la voile, contrairement à d'autres sports, ne paie pas ? Philippe a la réponse toute prête : *«Je suis contre le principe souvent énoncé que faire de la voile coûte cher. Il y a vingt-cinq ans que je navigue et mes parents ne m'ont jamais passé le moindre sou pour courir les épreuves auxquelles j'ai participé. Dans le monde de la course en mer et en général de la voile, tout est une question de disponibilité : il s'agit de répondre le plus souvent possible présent lorsqu'on vous demande de partir naviguer. Plus tu navigues, plus tu connais de mecs, plus on te connaît et ainsi, de fil en aiguille, tu te retrouves sur les meilleurs bateaux. Tout ceci sous-entend au départ que l'on soit extrêmement motivé...»* Terminons la réponse : il est bien connu que les passionnés de voile, les vrais, sacrifient beaucoup et certains même vont jusqu'à sacrifier une vie professionnelle pour partir et courir en mer. Philippe Hanin est de ceux-là. Il serait trop long d'énumérer la liste des petits boulots par lesquels il est passé et qu'il a abandonné pour pouvoir participer à une course mais il est intéressant de savoir que tous ou presque ont eu une quelconque incidence avec les métiers de la mer. Il n'empêche qu'à 37 ans avec la petite famille qui grandit il aurait peut-être commencé à se poser des questions quant à son avenir de skipper, si en Belgique, le vent n'avait commencé à tourner. Pour la première fois de sa carrière en effet, Philippe cet été a trouvé un sponsor, le cigarettier belge Richmond, qui a payé un bateau et un salaire maigrichon pour participer à la première édition du Tour d'Europe à la voile. Rucanor Tri Star, Côte d'Or, Richmond : en une année, trois bateaux belges ont été engagés dans de prestigieuses courses, ce qui prouve que le sponsoring se tourne lentement vers un sport, jusque-là délaissé dans notre petit pays. Une chance inespérée en tout cas, non seulement pour Philippe Hanin mais également pour tous les autres régatiers ou skippers belges qui voient ainsi s'ouvrir de nouveaux horizons devant eux. Peut-être bien, après tout, que même si le mouvement n'avait pas été amorcé, Philippe aurait continué à se battre en souriant, comme par le passé, pour développer la compétition de voile en Belgique car comme dit Renaud dans sa chanson : *«Ce n'est pas l'homme qui prend la mer mais la mer qui prend l'homme»...*