FORMATION

J'ai passé le YachtMaster

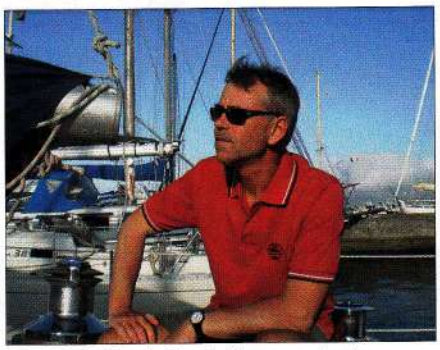
Le YachtMaster, certificat de compétences d'origine anglo-saxonne, est accessible en France depuis cinq ans. Nous avons mené l'enquête pour mieux comprendre les raisons du succès grandissant de cette formation, en passant le fameux examen.

Texte et photos : Pierre-Yves Poulain.

SI L'ON FAISAIT un sondage radio-ponton pour savoir où la plupart de ceux qui naviguent ont appris à « faire de la voile », il y a fort à parier qu'une grande majorité de réponses inclurait : « sur le bateau de mes parents », « avec des amis », ou encore « sur un Optimist au club de voile pendant les vacances quand j'étais gamin ».
Il est vrai qu'en théorie, naviguer à la voile peut s'apprendre au fil de l'eau, de façon totalement empirique et que, surtout, aucune réglementation ne requiert – a contrario de la navigation à moteur – un quelconque permis pour barrer un voilier, qu'il mesure 20 ou 50 pieds. Les plus mordus d'apprentissage iront probablement user leurs cirés lors de stages aux Glénans ou à l'UCPA, et les aspirants professionnels passeront le Capitaine 200. pour devenir skippers professionnels.
Dans ce panorama de la formation existe également un « certificat de compétences », qui nous vient d'outre-Manche : le YachtMaster, délivré par la RYA (voir encadré). Mais attention, à l'inverse de nos permis côtier et hauturier, un certain nombre de prérequis sont nécessaires pour se présenter à l'examen (voir encadré).

Où se former en France ?

Deux écoles privées préparent à ce certificat en France : la première, qui détient 90% des attributions, a vu le jour en 2010 aux abords du golfe du Morbihan : c'est Blue Sailing, créée par Jean-Paul Deloffre. Véritable passionné, lui-même instructeur RYA, il a constitué au fil des ans une flotte de prestigieux voiliers,



▲ J.-P. Deloffre de Blue Sailing, une des deux écoles qui préparent au YachtMaster en France.

incluant un Swan 431, un Sagitta 35, un Nicholson 42 et, plus récemment, un superbe Swan 57. Les amoureux de belles boiseries et de winches étincelants seront servis !
La seconde école, plus anecdotique pour l'heure, la Sailing School Britanny, a été créée en 2013 par un Anglais, David Rogers, qui fait naviguer ses élèves sur un Bavaria 36. Dans les deux cas, le terrain de jeu qu'offrent la baie de Quiberon et surtout le golfe du Morbihan est un cadre parfait et relativement bien protégé.

Combien ça coûte ?

En fonction du niveau du participant, il faut compter en moyenne entre 4 et 8 semaines de formation pour pouvoir prétendre être au niveau en vue d'obtenir un YachtMaster Offshore, chaque semaine coûtant 1 250 € tout compris (tarifs Blue Sailing 2015). L'examen final est facturé 380 € plus 210 Livres Sterling, soit un total d'environ 670 €.

Un certificat pour les professionnels… et les amateurs

La RYA a attribué l'an passé 850 certificats dans le monde, dont plus de 75% à des professionnels ou des marins aspirant à en faire un usage commercial. Une très grande majorité de navires exploités en charter ou en utilisation commerciale naviguant sous pavillon britannique, le YachtMaster est devenu ces dernières années un véritable passeport international pour devenir membre d'équipage salarié, convoyeur, ou encore skipper d'un voilier de luxe dans les eaux turquoise des Caraïbes. Par conséquent, le YachtMaster ouvre des perspectives à l'étranger, là où le Capitaine 200 voyait sa validité limitée aux embarcations naviguant sous pavillon tricolore. Ce qui explique que la France représente à elle seule plus de 10% des candidats à l'obtention de ce sésame professionnel, avec 90 « diplômés » en 2014. Les 25% restant sont donc des « amateurs », entendons par là tous ceux

dont ce n'est pas le métier. Ainsi, parmi mes équipiers sur les semaines passées à bord de *Melody Blue*, je ferai connaissance de Pierre, ancien cadre supérieur qui, de retour d'une boucle atlantique, a décidé de se reconvertir en lançant une activité de charter en catamaran en Corse. Christophe, équipier à temps plein sur un superyacht de 40 m en Méditerranée, souhaite aller travailler à l'étranger. Thierry, déjà Capitaine 200, veut faire du convoyage pour des sociétés basées aux îles Vierges Britanniques. Mais aussi Bertrand, qui veut partir en année sabbatique sur un monocoque, et qui me confie en souriant : « Je veux juste rassurer ma famille avant le grand départ ».
Pour l'amateur en quête de perfectionnement, le YachtMaster s'avère donc une option intéressante et très concrète pour apprendre vite et « se situer » sur cette échelle de compétences, disons-le d'emblée, assez exigeante mais très concrète. « Ce que cherche à évaluer précisément l'examinateur dans ce cas, c'est : s'il vous prête son voilier de 45 pieds avec à bord sa femme, ses enfants et son chien, êtes-vous capable d'emmener tout ce petit monde faire une balade de trois jours et 150 milles et ramener l'ensemble sain et sauf à bon port, quelles que soient les conditions rencontrées » résume Jay Byrde, originaire de Falmouth, et instructeur chez Blue Sailing.

My Sailor is rich...

Les formations sont dispensées intégralement en anglais, à l'aide de nombreux supports visuels, « mais le niveau de langue est rarement un problème en soi, car il est assez facile de se familiariser avec la cinquantaine de termes techniques requis pour comprendre le maniement d'un voilier » précise Jean-Paul Deloffre, qui n'a pas souvenir en cinq ans d'un candidat ayant échoué pour non-maîtrise de la langue de Shakespeare. Le jour de l'examen, c'est en effet un examinateur anglais, officiellement dépêché par la RYA, qui monte

▲ La sécurité est un chapitre primordial de la formation, celle des hommes mais aussi du bateau.

▲ Oubliez les GPS et autres traceurs, cartes papier, compas, loch et règle Cras sont à l'honneur…

à bord du voilier et passe 24 heures à observer le comportement des candidats évoluant dans différentes situations. Chaque candidat devient skipper, à tour de rôle, durant deux tranches de quatre heures chacune minimum.

Quelles sont les compétences évaluées ?

La RYA a rassemblé dans un document cadre, appelé « syllabus », les domaines de compétence sur lesquels se concentre l'examen et, en amont, la formation :

- La maîtrise des Colregs, c'est-à-dire le RIPAM (Règlement international pour prévenir les abordages en mer). Des signaux de brume aux feux en passant par le balisage international, cette partie est jugée capitale et fait l'objet d'un questionnement précis durant l'examen, avec un « sans-faute » demandé.

- La sécurité : tout ce qui est lié au « briefing » que tout (bon) skipper devrait faire à son équipage avant de prendre la mer. Des gilets de sauvetage et leur fonctionnement en passant par les fusées et balises de détresse, les procédures en cas d'incendie, l'évacuation par hélicoptère, les emplacements des passe-coque et des réservoirs, le déclenchement d'un radeau de survie, rien n'est épargné dans ce domaine… Et l'on est vite surpris par la quantité d'informations que tout marin qui se respecte devrait en effet transmettre à ses co-navigants dans une logique de « safety first » chère aux Anglais.

- Le Boat Handling : manœuvres au port, y compris dans des espaces confinés, récupération d'homme à la mer, sous voiles et au moteur, etc. Quel que soit votre voilier, vous devez en rester maître et savoir le « placer », avec toujours en tête la sécurité des hommes avant celle du matériel.

- General Seamanship : un chapitre général sur l'entretien du bateau : du gréement aux nœuds, de la préparation du bateau avant toute traversée par temps fort, de l'entretien du moteur, etc.

- La responsabilité du skipper : à partir des données météorologiques, du niveau de l'équipage et du type de voilier, ce chapitre rassemble ce que l'on serait tenté d'appeler « le bon sens marin ». Qui inclut, et c'est une excellente chose, la capacité du skipper à décider de ne pas prendre la mer si les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

- La navigation. Oubliez les GPS et autres traceurs : le YachtMaster se base avant tout sur la pratique « traditionnelle » à base de cartes, compas, log et sondeur. Si la plupart des voiliers intègrent aujourd'hui en standard différentes technologies d'aides à la navigation, le principe ici est de maîtriser tous les outils « qui ne tombent jamais en panne ». En partant du principe que l'électronique n'est pas d'une fiabilité à toute épreuve, et que quand bien même ce serait le cas, il vaut mieux pouvoir croiser les sources d'information pour garantir que l'on sait exactement où l'on se trouve sur un plan d'eau, par exemple. Une bonne occasion de (re-)découvrir l'intérêt des lignes de sondes, et de savoir lire une carte…

Cette partie intègre notamment les calculs de marée dans les ports secondaires, mais aussi le « passage planning », c'est-à-dire la préparation des traversées de plus de 60 milles nautiques, qui requiert une prise en compte de tous les facteurs susceptibles d'impacter l'arrivée à bon port. Sans pour autant se priver de l'utilisation d'un traceur et d'un radar, que vous auriez tort de laisser éteints si vous avez la chance d'en avoir un à bord !

- La météo : les bases pratiques sont ici abordées de façon très concrète, pour mieux appréhender la lecture du ciel et anticiper tout phénomène potentiellement dangereux (brouillard, dépression, orages, etc.).

- La communication : la VHF en cas de problème, bien sûr, mais aussi l'art et la manière de s'imposer comme seul maître à bord, en responsabilisant et en impliquant vos membres d'équipage et en les préparant à des

QUE SONT LA RYA ET LA MCA ?

Le YachtMaster est délivré par la Royal Yachting Association. A l'origine, la RYA rassemble les pratiquants de sports nautiques (voile et moteur) outre-Manche. Depuis peu, elle s'illustre fréquemment dans ses actions de lobbying auprès des pouvoirs politiques anglais et européens, pour tout ce qui est relatif aux réglementations et notamment à la sécurité. C'est d'ailleurs suite à la tragique édition du Fastnet de 1979, où 17 des 303 participants périrent en raison de conditions météorologiques dantesques, que la RYA a développé des cycles de formation afin de sensibiliser ses pratiquants à la sécurité et la responsabilité des skippers, en officialisant un « niveau » de compétences requis. Et c'est en concertation avec la Maritime and Coastguard Agency (MCA), une agence dépendant du département des Transports du gouvernement anglais, que la RYA a donné naissance au titre de YachtMaster. Dans la pratique, la MCA reconnaît ce certificat comme étant conforme à la législation (notamment par rapport aux standards en matière d'assurance des navires, tels que définis par le Lloyd's Register) et en délègue le contenu, la formation et la capacité d'attribution à la seule RYA.
A noter qu'il existe également un « Yachtmaster Power » pour les bateaux à moteur.
http://www.rya.org.ukou https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency

> « La formation peut paraître fastidieuse, mais elle vise à préparer les skippers à faire face à toutes les situations, et surtout à gérer le stress qui peut en découler. »

situations requérant une attention immédiate et une obéissance sans questionnement.

Quelques exemples

Voici quelques exemples concrets de situations provoquées durant une semaine type de formation, et évaluées durant l'examen final :

- le brouillard tombe et vous n'avez qu'une carte papier sur laquelle figure votre dernière position estimée. Arriverez-vous à ramener votre voilier dans le chenal de La Trinité, sans GPS mais avec un simple radar ? Ou sans radar mais avec uniquement un sondeur, un log et un compas ?
- Vous êtes blessé et devez rester dans la cabine « aveugle ». Vous seul savez utiliser une carte et faire le point. Etes-vous capable de communiquer efficacement avec l'équipage novice resté sur le pont pour qu'il vous aide, à l'aide de reconnaissance visuelle de marques et balises, à estimer votre position et manœuvrer le voilier jusqu'à sa destination ?
- Un de vos équipiers tombe à la mer. En démarrant votre moteur, vous prenez dans votre hélice la ligne de vie hâtivement balancée avec la bouée. Comment manœuvrer sous voiles uniquement, aidé du seul équipier qui est resté à bord avec vous pour le récupérer ?
- Votre voilier a un tirant d'eau de 2,40 m. A quelle distance de cette magnifique plage pouvez-vous mouiller l'ancre en toute sécurité pour y passer la nuit, sachant que la marée va faire varier votre cercle d'évitement ?
- Votre équipage est parti faire des courses, et vous voilà seul à bord, contraint de déplacer votre bateau du ponton gasoil à l'emplacement visiteur qui vous a été désigné. Evidemment, un vilain courant de marée vous complique la tâche, et votre fardage y met aussi du sien. Saurez-vous utiliser correctement gardes, taquets et couple de votre hélice pour venir accoster en douceur et en toute sécurité ?

En conclusion

Si la formation peut s'avérer fastidieuse et coûteuse, elle n'en demeure pas moins très enrichissante en raison de l'importance donnée à la sécurité. La méthode pédagogique anglo-saxonne, concrète, permet de se focaliser sur tous les points qui donnent leur sens à ce certificat. Vous pouvez être un régatier brillant ou profiter de belles sorties estivales en famille depuis vingt ans sans un pépin, vous y découvrirez comment une accumulation de petites erreurs peut donner naissance à des situations catastrophiques, que tout maître à bord devrait être en mesure de gérer. L'examen final vise d'ailleurs notamment à vérifier la capacité de gestion du stress du skipper en provoquant une série d'avaries factices qui pourraient facilement transformer votre sortie du dimanche en cauchemar mémorable…

http://www.bluesailing-school.com
http://www.sailingschoolbrittany.com

LES PREREQUIS POUR CHAQUE NIVEAU DE YACHTMASTER

	YachtMaster Coastal	YachtMaster Offshore	YachtMaster Ocean
Expérience nautique	30 jours, 2 jours en tant que skipper, dont 12 heures de nuit, 800 milles dont la moitié effectuée dans des eaux à marée.	50 jours, 2,500 miles parcourus dans les dix dernières années, incluant au moins 5 traversées de 60 milles minimum, dont deux en nocturne en tant que skipper. La moitié des miles doit avoir été effectuée dans des eaux à marée.	Traversée océanique en tant que skipper ou chef de quart, en ayant été associé à la préparation de la route et du voilier avant le départ. Au moins 600 milles effectués sans escale, lors d'un trajet à plus de 200 milles des côtes, dans les dix dernières années précédant l'examen.
Forme de l'examen	Pratique, 6 à 10h par candidat	Pratique, 8 à 12h par candidat.	Ecrit et oral, 90 minutes.
Certifications requises*	CRR minimum + Certificat Premier Secours STCW95	CRR minimum + Certificat Premier Secours STCW95	YachtMaster Offshore ou Coastal obtenu avant 1973. CRR minimum + Certificat Premier Secours STCW95
Age minimum	17 ans	18 ans	18 ans

**Les candidats désireux d'opter pour le « Commercial Endorsement » (nécessaire pour la pratique professionnelle), devront disposer au préalable d'un CRO/CGO ou équivalent compatible GDMSS, avoir effectué un stage de survie et un stage de lutte incendie en accord avec le standard STCW95, passer le PSSR sur la responsabilité du skipper, et passer une visite médicale chez un médecin agréé MCA.*