

BOSQUET (*Humbert*, dit *Robert*), Capitaine au long cours de la Marine marchande belge (Malines, 23.12.1889 - Anvers, 8.6.1961). Fils de Victor et de Poplimont, Jeanne.

Issu d'une famille éminente appartenant à la Magistrature, destiné à une carrière de terrien. R. Bosquet fut en réalité l'incarnation même du marin, sans qu'il ne pût s'expliquer l'attrait que la mer eut sur lui dès sa prime enfance.

À l'âge de quinze ans, renversant tous les obstacles, il s'embarqua le 29 juillet 1904 comme mousse à bord d'un voilier suédois, l'*Orient*. La dure vie du marin de l'époque, loin de le rebuter, ne fit que l'ancre définitivement dans sa décision. Désireux d'achever sa formation à bord de la marine classique, il continue à naviguer sur des bâtiments anglais et scandinaves. Il doubla ainsi plusieurs fois le Cap-Horn, ce qui lui permit de faire partie de l'Association des Cap-Horniers — ce dont il tirait grande fierté — et à laquelle il devait demeurer fidèle jusqu'à sa mort.

En septembre 1909, il s'engagea à bord du *Hainaut*, navire belge de l'Armement Deppe. Remarqué par ses supérieurs, après deux voyages effectués l'un comme mousse, l'autre comme matelot, il passa en 1911 son brevet de 2^e officier au long cours.

Quelques mois plus tard, le 20 novembre 1911, il est engagé comme 5^e officier par la Compagnie maritime belge du Congo, à bord du navire passagers *Bruxellesville*. Durant quarante ans, il demeurera en service effectif sous le pavillon de la C.M.B.C., devenue entre temps la C.M.B. (Compagnie Maritime Belge) et ne cessera de naviguer sur la ligne du Congo.

Après avoir brillamment remporté son brevet de 1^{er} lieutenant au long cours en 1912, il navigua comme 4^e officier dès 1913, jusqu'au 23 janvier 1914, année qui le trouve à bord de l'*Albertville*.

Au cours de la guerre 1914-1918, il navigue pour le compte de la « Commission for Relief of Belgium ». En 1916, son bateau est coulé par un sous-marin allemand.

Le 9 mars 1917, il monte à bord de l'*Anversville* comme 2^e, puis comme 1^{er} officier jusqu'au 28 avril 1921.

Entre-temps, il a obtenu son brevet de capitaine au long cours en 1920. Le 30 septembre 1921, il prend le commandement du cargo *Mayumbe*, puis celui du navire passagers *Albertville* le 5 mai 1922. Nommé capitaine d'armement f.f., il commande le *Kambove* le 10 mai 1927.

Le 25 mars 1929, il reprend l'*Albertville* et, dès lors, jusqu'à la fin de sa carrière, soit durant 22 ans encore, ne cessera de commander des bateaux passagers. C'est un record unique dans les annales de la Marine marchande belge.

En 1932, il est promu commodore de la flottille C.M.B. et reçoit le grade de commandant. Il a la réputation — fondée à bon droit — de commander les bateaux les mieux entretenus de la ligne, respectant le plus strictement l'horaire tout en offrant un maximum d'agrément. Les plus hautes personnalités choisissent toujours de voyager sous son commandement. Une traversée passée sous la haute direction de « Robert le Magnifique » est une garantie de parfait enchantement. Les simples usagers de la ligne se réjouissent de leur chance, lorsque leur date, d'aller ou de retour au Congo coïncide avec celle des voyages du paquebot dirigé par le Commodore Bosquet. C'est entré dans la coutume de voir les navires nouvellement construits et lancés, confiés à sa responsabilité dès leur maiden-trip. C'est ainsi que, le 1^{er} avril 1939, il reçoit le commandement de la plus récente et de la plus belle unité de la C.M.B. le *Baudouinville*. Mais ses goûts — curieux mélange de simplicité et de vraie grandeur — lui faisaient estimer le paquebot trop luxueux, d'une part pour la ligne Congo, d'autre part en regard de la situation politique de l'époque. Son intuition ne le trompait pas. En effet, le *Flagship* de la C.M.B., l'orgueil de la Marine marchande belge, va être pratiquement désarmé dès le début de 1940. À bon droit, l'arme-

ment ne peut pas risquer d'exposer ce navire aux hasards de la guerre qui vient d'éclater. Il est immobilisé depuis quatre mois lorsque, le 10 mai 1940 au matin, ordre est donné au commandant Bosquet d'appareiller au plus vite.

Alors commence une étonnante odyssee qui, en dépit de bombardements aériens incessants, n'empêche pas le *Baudouinville* d'arriver intact à Bordeaux, grâce à la virtuosité de son commandant.

Le 1^{er} juin 1940, R. Bosquet prend dans ce dernier port le commandement de l'*Albertville* avec ordre de rallier Brest. Après avoir manœuvré habilement pour échapper aux attaques des « Stukas »; l'*Albertville* vient s'ancreur au Havre. Il y sera coulé le 11 juin, mais R. Bosquet aura la fierté d'avoir sauvé l'équipage au complet. Il reçoit alors ordre de retourner à Bordeaux et y reprend le commandement du *Baudouinville* toujours immobilisé. Il reste là jusqu'au 26 juillet 1941, date à laquelle il est rappelé en Belgique.

Il ne reverra jamais le *Baudouinville*. Ce sera dans la Gironde que celui-ci tombera, intact, aux mains de l'ennemi. Il finira, quatre ans plus tard, entre Nantes et St-Nazaire.

Rongeant son frein d'être inactif, blessé dans son patriotisme fervent, R. Bosquet doit demeurer en Belgique le reste de l'occupation. Dès la libération d'Anvers, il sert au port, toujours sous le feu des V1 et des V2.

Enfin, le 12 septembre 1945, il peut reprendre la mer, commandant le *Copacabana* encore armé en guerre. En quelque mois, il lui rend son aspect de paix. Le vieux bateau devient très vite le plus plaisant des navires de la ligne. La tradition se maintient.

C'est à son bord, dans la nuit du 24 au 25 décembre 1945, qu'il effectue, en pleine tempête, le sauvetage de l'équipage au complet d'un chalutier français le *St-Yvonne*, en perdition dans le Golfe de Gascogne. Une plaque, apposée dans le hall du *Copacabana* évoque ce glorieux fait de mer.

Pourtant, Bosquet quitte le *Copacabana* le 12 août 1948, pour embarquer dix jours plus tard sur *Léopoldville* flambant neuf. On lui confie ensuite, le 25 août 1950, le commandement du nouveau *Baudouinville* qui n'a rien de comparable avec le premier de nom, mais qui est le plus remarquable de la récente série des paquebots d'après-guerre de la C.M.B. Il le conservera jusqu'au 7 novembre 1950.

Le 11 janvier 1951, il commande le *Kinshasa* lors de son maiden-trip. Ce seront ses dernières traversées. L'un de ses yeux le trahit, il souffre de troubles cardiaques. Le 19 mars 1951 il accoste pour l'ultime fois le quai d'Anvers. Il doit cesser de naviguer.

Bravement, silencieusement, avec quelque hauteur, il s'incline devant le destin qui l'a si longtemps choyé mais brusquement l'accable. Dorénavant, il refusera avec une douce mais ferme obstination d'aller jusqu'au port, jusqu'aux rives de l'Escaut, au bord de l'Océan. Ce faisant, il ne tourne pas le dos à son passé. Simplement, il porte toute la mer enclose dans son cœur.

Mais il n'est pas résigné. A terre, il ne va pas demeurer inutile. Les nominations honorifiques le laissent indifférent. Il veut, et peut encore servir. Il le prouvera amplement.

Ses vastes connaissances, son inappréciable expérience, lui font offrir la vice-présidence de la Commission d'Enquêtes pour la Marine. Nommé membre du jury pour les examens de l'École supérieure de navigation d'Anvers, il s'emploie aussi à encourager les jeunes vocations. Membre de l'Association des Cap-Horniers si chère à son cœur et membre de l'Académie de Marine, il accepte la fonction de directeur du Conseil d'études de la marine qui va lui permettre de créer le Comité national pour la propagande maritime, dont il va être l'âme durant dix ans.

Sa nomination de représentant du C.N.P.M. marque le début d'une activité harassante pour le commandant Bosquet, car, enthousiasmé par ce rôle qui va lui permettre de « servir » encore la Mer, il se dépensera, sans se ménager un seul instant, refusant obstinément de tenir

compte des redoutables symptômes de faiblesse cardiaque qui se multiplient à un rythme croissant.

Vu la pénurie d'officiers de marine, le Comité a décidé de commencer une campagne intensive pour essayer d'attirer les jeunes gens vers la belle carrière maritime. Dès le début, le commandant Bosquet s'y adonne tout entier. Son action pour intéresser les Belges aux choses de la mer, pour une meilleure compréhension de la valeur économique de la Marine marchande nationale, de l'activité portuaire et des industries connexes, sera largement efficace. Il remplira sa mission avec une ardeur jamais démentie, un entrain constant. Seule la mort qui le frappera brutalement interrompera le cours de ses innombrables activités qui vont se développer d'année en année.

Le cinéma lui était apparu, dès les premières heures, comme l'instrument de propagande par excellence. Une série de documentaires de court métrage sera ainsi réalisée: le premier, en couleurs, *Les Belges et la mer* en 1953, un second film *Les Ports belges* en 1954, *Les Portes de la nation* en 1955. La même année est conclue une convention entre le Comité et la Paramont qui fera projeter ces documentaires comme compléments de programme de films de premier ordre passant dans le monde entier.

La radio est aussi un magnifique outil dont Rob. Bosquet use sans hésiter. La propagande sur les ondes débute dès 1952 et se poursuivra opiniâtement, par des interviews, des reportages, des montages radiophoniques concernant la formation pratique des jeunes gens à bord du *Mercator* et celle des officiers de marine.

La télévision qui prend de plus en plus de place dans la vie moderne, servira bientôt le commandant Bosquet, en français comme en flamand. Le 25 novembre 1953, une première émission est consacrée à l'École supérieure de la navigation et aux différentes possibilités de la carrière maritime. Elle sera suivie de nombreuses autres consacrées à la navigation, sur les deux postes nationaux. Citons la remarquable série de *Routes de voyage... Pérégrinations autour du monde*, qui débute le 9 novembre 1954 par une première émission traitant du voyage Anvers-Congo au cours de laquelle Bosquet put s'entendre sur l'histoire de notre liaison maritime avec le Congo et sur la pénurie existant dans certaines catégories de marins.

Il multiplie aussi les initiatives dans le domaine de la propagande par le texte et l'image: dépliants, affiches, livres, revues, expositions etc.

En 1958, à l'Exposition internationale et universelle de Bruxelles, la marine est représentée de façon permanente (Secteur Eau) au Palais des Transports. Son stand est un hommage au courage et à la persévérance des entreprises maritimes. Y sont évoqués: l'industrie, la construction navale, la réparation des navires, la sécurité de la navigation, la sécurité sociale et le bien-être du marin, l'enseignement maritime, l'histoire maritime de la Belgique. Bosquet est là, souriant, disert, mettant sa haute compétence au service de son idéal, au bureau de réception permanent où sont distribués des exemplaires variés de documentation à tous les intéressés. La *Journée de la navigation*, le 31 mai, remporte un véritable triomphe.

Les « quinzaines de la navigation » organisées dans toutes les grandes villes du pays sont aussi son œuvre, ainsi que l'adoption de navires par des établissements d'enseignement et l'organisation de courses internationales pour navires-écoles voiliers.

Bosquet est de toutes ces manifestations, après les avoir préparées. Elles l'épuisaient. Mais il tient bon, très droit, comme autrefois sur sa passerelle aux heures de mauvais temps.

De larges auditoires se déplacent pour écouter ses conférences et l'applaudir. Encouragé, il redouble d'activité, sans prendre de repos. Il semble posséder le don d'ubiquité. C'est sa façon de naviguer encore.

Le 8 juin 1961, épuisé par une toute récente tournée de conférences, il succombe brutalement, à une crise cardiaque. Son amour pour la mer, pour les marins, pour les familles des

marins, l'a tué, prématurément.

Le 28 juin 1961, à la séance du Conseil d'Administration du Comité national de propagande maritime, devant l'assistance debout, le Président rendit un solennel hommage à la mémoire du commandant Bosquet. Evoquant sa vocation précoce, il déclara que Robert Bosquet pouvait être considéré comme « le prototype du marin de vraie race » celui qui, « débutant comme mousse, termine sa carrière au poste de commandant ».

La disparition du commandant Bosquet fut une perte irréparable pour la Marine marchande belge et pour tous ceux qui continuent à combattre pour le pur idéal qui fit l'objet de la lutte de sa vie entière.

A tous ceux qui l'ont connu, et d'abord aux officiers de marine formés par lui, le commandant Rob. Bosquet laissait le souvenir d'une très forte personnalité dont les hautes qualités professionnelles ne le cédaient en rien aux plus belles vertus morales. Son apparente impassibilité dissimulait une inépuisable bonté et nombreuses furent ses interventions charitables, toujours anonymes, en faveur de ses chers marins.

Le commandant Robert Bosquet regut de nombreuses décorations honorifiques. Pour les grands services qu'il rendit à la Colonie, il fut décoré en 1933 de la chevalerie de l'Ordre de la Couronne. Pour les services rendus à son Pays, il fut fait, en 1947: Officier de l'Ordre de la Couronne. Il mérita encore la médaille maritime de 1^e Classe et la médaille commémorative pour services rendus sur mer pendant la première guerre mondiale.

Il était, de plus, décoré de plusieurs distinctions honorifiques décernées par des puissances étrangères.

La France, notamment, le fit chevalier pour service maritime, après le sauvetage périlleux de l'équipage du *St-Yvonnec*.

7 septembre 1962.

[J.V.]

Whyms.