

Le calme cache parfois un gros grain !



Dans la mythologie, Janus, fêté le 1^{er} janvier et représenté avec deux visages opposés, était le dieu romain des commencements et des fins, des choix, du passage et des portes dont il surveillait les entrées et les sorties.

A quelques jours d'Halloween, l'assemblée préliminaire de jeudi dernier à Estinnes-au-Val a emprunté en fin de séance le visage de la divinité romaine. Explications.

Une semaine après l'assemblée préliminaire de Thumaide, des mandataires de l'EPR Hainaut-Brabant wallon ont, ce jeudi 22 octobre, mis le cap sur Estinnes-au-Val pour y rencontrer des présidents des régions brabançonne, athoise, enghiennoise et montoise jouant le samedi sur la ligne de l'est. Toutefois, en lever de rideau de la séance académique, le président de Petit-Enghien et les mandataires Dany Leturcq et Pierre Titart, présentés par la suite par le président Bernard Chapelle comme responsables de la ligne du centre, avaient trouvé en a parte un consensus qui renvoie, les samedis de 2016, Petit-Enghien (absent à l'AP de Thumaide) sur la ligne du centre en le faisant intégrer le lâcher Blaton-Bierghes-Saintes-Hunelle Dendre-Lessines-Thulin. La réunion était en fait terminée pour « La Dodane » avant qu'elle ne commence.



Un même canevas

D'entrée de jeu, Dany Leturcq a annoncé à l'assemblée le départ, entériné le jeudi précédent, des partisans 2015 du Hainaut occidental de la ligne de l'est. Une décision qui exercera un impact évident sur la durée des lâchers effectués sur cette ligne.

Traitant la vitesse, il s'est attelé ensuite à rapporter les desiderata 2016 rentrés à la section provinciale. Cette démarche souleva quelques réactions annonçant sans ambiguïté possible que la donne avait changé entre-temps. Un tour de table fut immédiatement initié car, à l'inverse de ce qui s'est passé à Thumaide, les groupements opérationnels en vitesse proposent leurs itinéraires.

Deux interventions avant...

Premier intervenant, le président du « Renouveau » informe, outre de l'existence d'un accord global, de la composition de son groupement à appeler désormais « L'Entente des IX » suite à l'arrivée de Braine-le-Comte. Les sociétés adhérentes sont en effet au nombre de neuf et par ordre alphabétique Blaugies, Braine-le-Comte, Ghlin, Herchies, Marche-lez-Ecaussines, Masnuy, Nivelles, Silly et Soignies. En petite vitesse, pour répondre au souhait du convoyeur, Laon sera délaissé au profit de Saint-Quentin, des Noyon par contre incorporés par intermittence dans la continuité de la ligne de vol. Nanteuil et Jouy-le-Châtel alimenteront de leur côté la grande vitesse. Tous les concours seront l'objet d'un seul lâcher.

Deuxième intervenant, un responsable de l'entente formée par Estinnes, les deux Givry et La Bouverie annonce l'approbation par leurs affiliés des itinéraires pour chaque sorte de vitesse.

... une mise en commun



La comparaison des deux propositions d'itinéraires de **grande vitesse** fait intervenir le secrétaire des EPR francophones Patrick Marsille qui pointe l'**existence d'un réel consensus sur le choix des étapes arrêtées**, des étapes toutefois reprises à des dates différentes. Après avoir pris connaissance que le programme de grande vitesse présenté par « Le Renouveau » tient compte des dates choisies par des secteurs du Brabant lâchant parfois leurs contingents aux mêmes endroits, un accord final est arrêté sans difficulté, un accord exerçant un impact sur le taux de fréquentation des étapes et le nombre de lâchers à y effectuer. Le but en fait recherché par la section provinciale.

En petite vitesse, une discussion s'est par contre engagée suite à des positions divergentes. En effet, si « Le Renouveau » prône Saint-Quentin et Noyon (six en principe), l'entente Estinnes-Givry-La Bouverie désire programmer - notamment sur l'insistance de Gilly – des Soissons que



le convoyeur refuse par manque de rentabilité. (« **Coulon Futé** » : *pendant la séance, le convoyeur a appris qu'il gagnera en 2016 quelques parts de marché, en perdrait aussi quelques unes et risquerait d'en perdre encore quelques autres car la société d'Estinnes a demandé si, en petite vitesse, elle ou son entente pouvait rejoindre un autre convoyage pour organiser des Laon et des Soissons, le comité n'y a pas vu d'objection. Un exemple supplémentaire que le business est devenu un élément important de la gestion de la colombophilie.*). A **la condition d'être lâché en dernier lieu**, l'« Entente Estinnes-Givry La Bouverie » accepte les Saint-Quentin et Noyon. La condition émise sans aucune connotation restrictive **a forgé le second consensus** de la soirée. Finalement, **deux groupements seront opérationnels en vitesse et disposeront chacun d'un lâcher**.



Toutefois, la section provinciale, comme ce fut déjà le cas à Thumaide, a imposé le respect de **la clause des 40 paniers à atteindre** par les deux groupements au total de leurs différentes mises en loges pour justifier leurs deux lâchers octroyés. Il fut précisé que cette mesure restrictive ne sera pas appliquée en cas de situation exceptionnelle qui demande en réalité des mesures exceptionnelles.



Dans la discussion

Pour préfacier la réflexion sur le mode de lâcher, Dany Leturcq reprit ses paroles prononcées à Thumaide à savoir que contenter tout le monde est impossible, que de longues durées se sont avérées parfois nécessaires pour exécuter les nombreuses mises en liberté envisagées sur une étape ce qui peut parfois faire courir un risque au niveau des conditions météorologiques,



qu'augmenter les contingents par des regroupements exerce un impact sur la durée décriée tout en évitant des erreurs... Du pain béni en quelque sorte pour les partisans du lâcher unique ! Un représentant de Marche les-Ecaussines abonda sur les propos du mandataire

athois en basant son argumentation à partir de la diminution du nombre des amateurs. Ce dernier a souligné l'obligation de se résigner à ouvrir. Le faire en cas de force majeure autrement dit en étant forcé serait, selon lui, trop tard.

Un président, fraîchement émoulu dans sa fonction, demanda ensuite s'il lui serait possible en 2017 (aucune erreur de frappe) de faire entente avec une société française. Une réponse

négative lui fut de prime abord formulée car, selon l'argumentation entendue, un amateur étranger ne peut pas s'affilier en Belgique, que de réels problèmes de réglementation se posent, que la fédération belge n'a aucune autorité sur un pratiquant français. La question devrait toutefois être répercutée au niveau national.

Avant d'aborder le petit demi-fond, le **troisième accord de la soirée** s'est focalisé **sur les entraînements de semaine**. L'étape de Bohain serait privilégiée. En cas d'impossibilité, Saint-Quentin serait le substitut.

Le petit demi-fond pour clôturer ?

Pierre Titart a abordé ensuite le volet « transparisien » qui concerne en réalité deux ententes, celle de « L'Avenir » (Blaugies, Ghlin, Herchies, Masnuy, Silly, Soignies en 2015) qui accueille dans son giron lors de la prochaine campagne Braine-le-Comte et celle de « L'Entente du Centre » (Saint-Amand-lez-Fleurus entame une année administrative).

Lors de la discussion, il a été demandé des Fay-aux-Loges que le convoyeur n'accepte pas pour un problème de timing. Avec des mises en loges le vendredi, cette étape, selon lui, ne garantit pas une arrivée assurant le repos et le temps nécessaire pour donner des soins avant un envol à la première heure en cas de bonnes conditions de lâcher rencontrées. Après une recherche vaine d'autres lieux (La Ferté-Saint-Aubin, Gien...) et différentes argumentations du convoyeur, Toury s'avèrera l'unique étape reprise à l'itinéraire comme ce fut le cas à Thumaide. Une concentration certes intéressante pour le convoyeur soucieux de limiter le charroi utilisé.

La demande de Silly de ne pas être lâché seul en petit demi-fond a surpris ses partenaires d'entente et permit à l'autre groupement d'exprimer un « niet » catégorique. Il fut demandé à l'intervenant de forger d'abord une position unanime au sein de sa propre entente pour que la proposition puisse éventuellement être évoquée à l'assemblée générale de l'EPR le quatre décembre prochain.

Le cas de Leval fut ensuite traité. Il faut savoir que cette société, dirigée par une nouvelle équipe reconnaissant les « difficultés » d'un récent passé, joue la grande vitesse en terre carolorégienne (Charleroi 2012) mais souhaite pratiquer le demi-fond en région montoise en changeant pour la circonstance de convoyeur. Après l'évocation d'un accord possible à la

condition de jouer également la vitesse en terrain montois et un poignant « que faire de nos pigeons de demi-fond en cas de refus », le **quatrième consensus** de la soirée tombe : Leval a gain de cause sans aucune condition à la clé. Comme en vitesse, **deux groupements seront opérationnels en demi-fond et disposeront chacun d'un lâcher. La clause des 75 paniers de 2015 a été réactualisée.**



L'invité surprise ?

Alors que la séance touchait à sa fin (pour preuve, Dany Leturcq demandait à diverses reprises si l'assemblée se montrait satisfaite, s'il n'existait plus de question), une intervention (anodine ?) de Nivelles a relancé le débat en lui insufflant un certain piment. Cette société, pour reprendre notamment dans son rayon de grand demi-fond des localités du Brabant flamand lors des concours nationaux, demande de revoir la réglementation provinciale à ce sujet et dès lors de ne plus être cantonné au respect du rayon de petit demi-fond pour aborder le grand demi-fond. Des propos s'échangèrent et provoquèrent la seule intervention de Christian Goulem invitant à ne pas systématiquement critiquer les réglementations instaurées recherchant la stabilité. Un amendement demandant « l'ouverture » en grand demi-fond, à introduire pour être débattu lors de la prochaine assemblée de l'EPR, fut évoqué. Sa mise en chantier par différents acteurs présents s'avéra cependant éphémère pour cause de respect de procédure en pareille circonstance et notamment de l'article 29 des statuts de la RFCB.

