

Par le nord ou par le sud?

Quand arriveront les Class40, le vainqueur des Ultime sera, depuis longtemps, rentré à la maison...
Un peu comme s'il y avait, sur la même ligne de départ, des karts et des Formules 1. Mais l'océan est le même pour tous.

Mercredi 3 novembre dans l'après-midi, le trimaran géant de Sidney Gavinet chavire et démâte. Le marin sera sauvé par un vraquier en route vers Gibraltar. C'est dans la douleur, le danger, l'isolement, autant que dans la glisse sous les étoiles, que se créent les mythes des grandes courses à la voile. S'il en est une qui a marqué les mémoires, depuis sa création en 1978 et avec chacune de ses éditions, c'est bien la Route du Rhum. Tous les quatre ans, en solitaire de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre. Une course de héros: Alain Colas le disparu, Mike Birch le premier à triompher en multicoque, Laurent Bourgnon le seul double vainqueur, la belle Florence Arthaud qui devance tous les furieux de 1990, et enfin Lionel Lemonchois qui, en 2006, établit le record du parcours en un peu plus d'une semaine. On sera passé de la Route du Rhum à l'autoroute du Rhum! En trente ans les vitesses auront triplé...

L'édition 2010 a quitté Saint-Malo dimanche dernier. Elle renoue avec la tradition de gigantisme des voiliers qui avait fait sa légende. La taille des voiliers avait été limitée à 60 pieds (18 m) à partir de 1990, suite à la disparition de Loïc Caradec sur son catamaran de 26 mètres. Ils sont de retour... Cette catégorie «Ultime» – voiliers de plus de 60 pieds – est dominée, depuis le départ, par Franck Cammas, sur Groupama. Ce n'est pas vraiment un hasard: il vient, en équipage, de battre le record de vitesse absolu autour du monde...

Ce qui fait le succès de cette course, c'est le mélange des genres. Des skippers, athlètes professionnels, secondés par de puissantes équipes à terre et armés de voiliers tout neufs, contre de vrais amateurs qui ont l'honneur de prendre le départ à leurs côtés... Les performances sont évidemment très différentes. Quand arriveront les Class40, le vainqueur des Ultime sera, depuis longtemps, rentré dans son foyer... Un peu comme s'il y avait, sur la même ligne de départ, des karts et des Formules 1.

Et cependant, tous les marins vivront ces heures de solitude, ce duel face à l'océan, face à la fatigue, au découragement parfois, face au concurrent direct. Il y a bien plusieurs courses dans la course, plusieurs défis...

DEMI-FOND

Le parcours s'apparente à une course de demi-fond... Beaucoup moins long qu'un tour du monde, il faut malgré tout gérer sa condition physique et sa monture, pour s'octroyer un final en beauté. Au début, les solitaires doivent rapidement passer en «mode course». Dormir alors qu'on n'est pas encore fatigué, manger alors qu'on n'a pas encore faim, seulement quand le bateau a moins besoin de son skipper. Celui-ci ne barre plus, le pilote automatique fait quasiment aussi bien que lui. Il règle ses voiles, vérifie sa route pour éviter les collisions, spécialement en début de parcours quand les cargos sont nombreux et la flotte encore compacte. Et il fait ses huit heures de bureau par jour! Options météo, analyse

de sa trajectoire et de celle de ses concurrents, télécommunications pour satisfaire aux exigences médiatiques, le marin d'aujourd'hui passe largement autant de temps au clavier qu'au winch!

Cette année, la sortie de la Manche se sera faite sans douleur et le fameux golfe de Gascogne aura été plutôt clément. Les premiers jours de course sont décisifs pour l'option de route. L'alternative est la suivante: soit la route «nord», proche de la route directe, qui passe largement au nord des Açores et distille son lot de vents et de vagues contraires, dans la froidure automnale; soit la route «sud», plus longue et certaine-

présentants dans chacune des options. Les classements intermédiaires ne reflètent pas toujours les chances exactes de victoire... Chez les Class40, la flotte est assez également distribuée entre le nord et le sud... Hélas, Bernard Stamm, ancien skipper de 60 pieds au palmarès éloquent et ex-leader du groupe du nord, doit faire route vers les Açores pour avarie de barre. Il pourra s'y arrêter, réparer et repartir avec, bien sûr, des chances de victoire compromises. La voile est aussi un sport mécanique et le skipper solitaire se transforme souvent en mécano ou en électricien...

La route des 60 pieds Imoca est, elle, plus résolument nord et ils s'observent visiblement... A l'exception notoire d'Arnaud Boissière et du fameux Michel Desjoyaux, vainqueur sans partage du dernier Vendée Globe, qui ont choisi une route extrême sud. Encore trop tôt pour savoir qui aura eu raison...

Alors qu'avec le retour des géants, le record de 2006 paraissait bien fragile, les conditions météo laisseront-elles Franck Cammas inscrire un nouveau record? Qui de Groupama, Idec, Gitana XI ou Soda debonna? Pas de conclusions hâtives. En 2002, alors qu'il se trouvait à quelques encablures de la Guadeloupe et qu'il avait quasiment course gagnée, Steve Ravussin chavire et laisse Michel Desjoyaux – encore lui – ravir la victoire... En mer plus qu'ailleurs, tant que la ligne n'est pas franchie... ■ A.G.

Pour suivre le suspense de la course: <http://routedurhum-labanquepostale.com>

“
Il y a bien plus de courses dans la course, plusieurs défis...”

ment plus plaisante, qui mise sur un alizé bien établi et suffisamment nord pour être accroché au plus tôt... Même si les prévisions météo à long terme sont actuellement de plus en plus fiables, cette édition voit tout de même se dessiner les deux tendances.

À l'exception des Ultime qui ont, jusqu'ici, choisi une route médiane, chaque classe a ses re-



© AFP

TÉMOIGNAGES

Patrick Maniquet

administrateur délégué de Green Energy 4 Seasons

Patrick Maniquet est parrain d'un Class40, skipper par le seul Belge engagé dans la course, Denis Van Weynbergh. On dit souvent que le chef d'entreprise doit être passionné par le sport qu'il sponsorise, il n'en est rien.

C'est une analyse rationnelle qui a poussé Patrick Maniquet: «Nous sommes actifs sur le marché des panneaux solaires, il nous a paru très logique de nous associer à l'autre énergie, celle du vent... La voile est sans doute le sport qui colle le mieux à notre



© Imagellan

image d'énergie renouvelable, c'est un sport propre.» De plus, ajoute-t-il, «nous aimerions accroître notre notoriété sur le marché français et cela semble une façon efficace de le faire.»

Le fait de sponsoriser le seul Belge participant lui promet déjà une retombée médiatique nationale et, avant même le départ de la course, il est déjà satisfait. Radio, télévision, presse écrite, la plupart des rédactions ont relayé son implication. Il avait, de surcroît, misé sur une communication interne: la plupart des membres de son personnel et quelques-uns de ses clients ont pu tirer des bords devant la côte belge, avant le départ du bateau vers Saint Malo.

Ce qui l'a également séduit, c'est le volet social et humain de l'engagement de Denis Van Weynbergh: après la Route du Rhum le skipper retraversera l'Atlantique avec de jeunes diabétiques... une première. ■

Fabrice Amadeo

skipper amateur, sponsorisé par Géodis

Fabrice se présente comme un véritable amateur – certes éclairé! «De la 2e à la 45e place, le retour média est le même!» affirme-t-il. Journaliste au «Figaro», il a capitalisé sur son amateurisme et sur le dépassement de soi. L'identification est forte



© Laurent Vidal

quand le héros n'est pas si différent...

Et, de façon tout à fait cohérente, un des axes de communication de Géodis, la compagnie de transport qui le sponsorise, est précisément celui du «tout est possible», du dépassement des limites, des frontières...

Ici également les résultats sont déjà très satisfaisants: de nombreux articles, de nombreuses navigations avec des cadres, et plus de 150 personnes sur une grosse vedette pour assister au départ... «Géodis, pour qui l'ancrage à Saint Malo est important et qui soutient une diminution de CO2 dans sa flotte de camions, a déjà marqué des points...»

Rémi Beauvais

gréneur et skipper pro, sans véritable sponsor principal

«Quand on a peu de moyen, mieux vaut avoir des amis», pourrait être la devise de Rémi, qui a bénéficié d'un énorme élan de solidarité pour son départ. Il est professionnel de la voile et bon nombre de ses amis, d'une grande compétence



© Doc

chacun dans leur domaine, lui ont offert beaucoup de leur temps, du matériel, des conseils... Même les autres équipes lui ont prêté main-forte. «C'est l'effet Route du Rhum, je ne

pense pas qu'une autre course aurait soulevé un tel enthousiasme», ajoute-t-il. «Grâce à ma famille, j'ai pu faire face aux frais incontournables que sont l'inscription et l'assurance. J'ai certainement le plus petit budget de cette édition.» Même le bateau lui a été prêté par une autre navigatrice – Cécile Poujol – qui avait participé au Rhum il y a quatre ans... Rémi prouve que, sans budget de fonctionnement sérieux et sans salaire – mais avec une volonté sans faille –, on peut prendre le départ de cette course mythique. De plus, conclut-il, «quand je suis sur l'eau, je fidélise mes clients, car j'améliore mes prestations, avec l'expérience acquise au cours des navigations...» ■