



BATEAUX Transat Jacques-Vabre

Ils passent enfin par la fenêtre

Plus d'une semaine après les multicoques XXL, l'organisation de la Transat Jacques-Vabre a enfin libéré, hier, les Class 40 et les Ocean Fifty, avant les Imoca aujourd'hui.

STÉFAN L'HERMITTE

Quatre heures du matin, Le Havre s'éveille, les travestis vont se raser, les marins ont enfilé leurs bottes, le café est dans les tasses (copyright approximatif Dutronc)... Louis Duc, le premier, devait quitter dans l'aube naissante de ce mardi le quai des rhumes du Havre, où *Lantana*, son vaillant monocoque, rescapé d'un incendie et impatient, tire sur ses amarres. Neuf jours après la date prévue, enfin, les 40 Imoca prennent le départ de la Transat Jacques-Vabre, rebaptisé le « grand départ », comme si un adjectif pouvait faire cataplasme.

Ainsi donc, ces gens-là, que le public encense comme capables d'aller où le *pecum* ne se risque même pas en cauchemar, comme à la Route du Rhum, comme à la Mini-Transat, n'ont pas pris la mer à l'heure H, endommageant peut-être le mythe. « Avec de belles images, ça revient vite », soupèse Duc.

Le départ pour la Martinique devrait tonner à 9 h 30. C'est du réveil matinal et brutal. « Ça ne devrait pas favoriser les grands mouvements de foule », ironise Thomas Ruyant, co-détenteur du titre

avec Morgan Lagravière. Il aura fallu filer avant les pêcheurs à la coquille qui draguent dans les mêmes eaux. Quand ça veut pas... « N'oublions pas que, nous, on fait joujou », glisse le quasi-quinqua Yann Eliès, triple vainqueur sur une ou deux coques. Ça n'a pas non plus favorisé la télé, qui n'est pas revenue filmer en live.

“Il y a vingt ans, la météo était moins prévisible, on y serait allés. Mais là, jeter des mecs à la patouille et faire prendre des risques aux sauveteurs, c'est peut-être pas la meilleure idée”

YANN ELIÈS,
TRIPLE VAINQUEUR DE LA JACQUES-VABRE

« Notre priorité a toujours été la sécurité », insiste Gildas Gautier, le patron de la course. *Nous aussi on est dans la frustration mais, même a posteriori, on est certains que c'était la moins mauvaise solution. On assume.* »

Les cinq Ultim s'envolèrent vers les îles le dernier dimanche d'octobre, les

Ocean Fifty et les Classe 40 se réfugièrent en Bretagne, les Imoca attendraient en Normandie. Ce n'était pourtant pas compliqué de ne faire que des contents. Il suffisait de laisser la ligne ouverte et chacun, en bon capitaine, se serait déterminé. C'est l'usage en Angleterre.

C'est aussi la philo de toujours de Michel Desjoyeaux, double vainqueur du Vendée Globe (2000-2001, 2008-2009), qui affine : « Ne pas partir quand ça tape fort, c'est contre-productif à terme. Ça incite à construire des bateaux. Et ça déresponsabilise les skippeurs. »

Les plus costauds, peut-être, y seraient allés ; les moins amarinés, sûrement, auraient patienté ou réservé un port de refuge. Comme lors du Rhum 2018. « Pour nous, ça passait sans incident », résume Franck Cammas, co-skippeur d'un Charal taillé pour la victoire. Pour eux, car une classe Imoca, qui mélange top-guns et baroudeurs, est très disparate, avec un delta de vitesse pas loin des trente pour cent.

C'était pas compliqué mais... « Il y a vingt ans, la

météo était moins prévisible, on y serait allés, observe Eliès. Mais là, jeter des mecs à la patouille et faire prendre des risques aux sauveurs, c'est peut-être pas la meilleure idée. »

C'était pas compliqué mais... « La loi sur le sport ne laissait pas d'autre choix à la direction de course », ajuste Michel Desjoyeaux.

Sylvie Viant, directrice de course de la Nioulargue 1995, qui ne passe pas pour une irresponsable, passa sur le banc des prévenus, inculpée d'homicide involontaire pour une mort d'homme dans une collision en régates.

Ciaran s'est donc énervée. Les arbres sont tombés, pas les mâts (sauf un). Et Guirec Soudée, un des novices, tronçonneuse à la main, a pu nettoyer son petit bois breton. « Cela aurait pu être un carnage », a estimé le respecté Loïck Peyron. Il n'y a pas grand monde, ni grande gueule, pour remettre en question la décision d'éviter de titiller le diable.

« Ça a manqué de plan B et, là, c'est scandaleux, peste Louis Burton, skippeur et entrepreneur. On n'a pas été de la fête. On n'a pas assez réfléchi à la sauvegarde de nos intérêts. Nos partenaires n'ont pas

aimé. » Les skippeurs avaient les pieds déjà dans les bottes, vers 8 heures ce dimanche-là, quand la direction de course leur demanda de rechausser les Docksi-des.

Burton aurait bien vu un départ pour de faux avec tous les autres. « La parade, c'est pas trop mon truc, rejette Gildas Gauthier, si le marketing prend le dessus sur le sportif... » Mais le marketing, c'est aussi ce qui nourrit des projets à 15 patates. « Il y avait trop d'intérêts divergents », note Antoine Mermoud, le président élu et salarié de la classe Imoca. « La direction était au moins prise sous quatre feux (pour autant de classes) », consent David Sineau du team Initiatives Cœur.

La réunion du dimanche, à 18 heures, tandis que les Ultim, les Classe 40 et les Fifty 50 voquaient, avait été quasi aussi agitée que la mer. « C'était chaud », admet Gildas Gauthier. « On a un fonds de frustration justifié qui a parfois engendré des comportements puérils », relate Yann Eliès. Cela devait rester entre organisation, armateurs et skippeurs. « On a eu un peu l'impres-

sion de payer pour tout le monde», argumente Alain Gautier, patron du team MACSF, qui ne se terra pas derrière les éléments de langage.

Les Imoca, héros du Vendée Globe, longtemps, avaient pensé qu'ils seraient les seuls à tirer la couverture médiatique d'une transat multiple, qui pourtant ne devait pas accueillir les Ultim dévoreurs d'espace. Et puis, au printemps, les cinq XXL s'invitèrent, ce qui irrita fort Antoine Mermod, qui

étudia si c'était bien légal. Les discussions financières furent aussi très serrées.

« Jamais le dialogue n'a été rompu », assure Gildas Gauthier. Total des prix d'engagement des Imoca : 640 000 euros. Total des prize-money : 225 000 euros. Plus une dotation de fonctionnement à la classe de 60 000 euros.

« On fonctionne sous un format associatif », précise Antoine Gauthier, on n'est pas dans une logique d'accumuler des bénéfices. » Clin d'œil du destin, les profits excédentaires des éditions précédentes de la transat permettront les pertes de ces départs dispersés façon puzzle.

« En étant exigeants, on a peut-être été arrogants », admet Antoine Mermod, on a juste constaté que l'égalitarisme ça ne fonctionne pas. » Ce qui revient à douter de l'ADN de l'épreuve : quatre classes, quatre arrivées le plus groupées possible grâce à des parcours différenciés. « On ne remettra pas en cause le concept », rétorque Gauthier.

La météo annonçait un départ au près serré, avec des creux de trois à quatre mètres et, comme le glisse une communicante : « La fin de la faille spatio-temporelle. » Les Ultim volants pourraient atterrir le 13, les Imoca le 17. Ça dépend ce qu'on appelle une faille. **E**

POSITIONS HIER SOIR À 22 HEURES

Ultim

1. Maxi Banque-Populaire XI (Armel Le Cléac'h/Sébastien Josse) à 3753 milles (6950 km) de l'arrivée ;
2. SVR Lazartigue (François Gabart/Tom Laperche) à 23 milles ;
3. Maxi Edmond-de-Rothschild (Charles Caudrelier/Erwan Israël) à 28 milles ;
4. Sodebo Ultim 3 (Thomas Coville/Thomas Rouxel) à 133 milles ;
5. Actual Ultim 3 (Anthony Marchand/Thierry Chabagny) à 178 milles.

Ocean Fifty

1. Solidaires en peloton (Thibaut Vauchel-Camus/Quentin Vlamynck) à 4000 milles (7408 km) de l'arrivée ;
2. Primonial (Sébastien Rogues/Jean-Baptiste Gellée) à 1,6 mille ;
3. Le rire médecin - Lamotte (Luke Berry/Antoine Joubert) à 7,8 mille ; etc.

Class 40

1. Ibsa (Alberto Bona/ Pablo Santurde Del Arco) à 3609 milles (6683 km) de l'arrivée ;
2. Inter Invest (Matthieu Perraut/Kévin Bloch) à 1 mille ;
3. Amarris (Achille Nebout/Gildas Mahé) à 1,1 mille ; etc.

Hier matin, les Class 40 (ci-dessous), ainsi que les Ocean Fifty, se sont enfin élancés de Lorient à destination de la Martinique.



Vincent Courdier / Abac