

TRANSAT JACQUES VABRE

Un casse-tête pour éviter le casse-pipe

Confrontés à une dépression qui annonce du très gros temps ces prochains jours sur l'Atlantique, les organisateurs de la Transat Jacques Vabre ont dû proposer des scénarios très différents et des départs en cascade pour les quatre catégories de bateaux engagées.



THIERRY WILMOTTE

Entre ombre et lumière. Entre nuages noirs et soleil ardent. Entre gros grain et bouffée de chaleur. Dimanche au Havre, les amateurs de course au large qui s'étaient donné rendez-vous sur les hauteurs de la commune de Sainte-Adresse pour vivre le départ de la Transat Jacques Vabre ont été plongés dans le vif du sujet. Comme pour partager avec les organisateurs de cette transat en double l'angoisse de la situation. Et toute sa complexité. Comprendre que la météo du moment pouvait ne plus être celle de l'instant d'après. En pire puis en meilleure, avant de devenir pire encore !

Ce « ça s'en va et ça revient » généré par une très grosse dépression attendue en milieu de semaine, le directeur de course Francis Le Goff et son équipe l'ont perçu depuis des jours et des jours. Et les concurrents de l'une des courses au large les plus réputées au monde, également. « Nous avons surveillé l'évolution de cette dépression, pour nous rendre compte au fur et à mesure de son avancée qu'il allait falloir aller vite pour la passer sans (trop) la subir », avait expliqué le directeur de course avant le week-end.

Arrêt-buffer à Lorient

Si les cinq Ultim (ces trimarans de 32 m de long aux allures de cathédrales des mers) engagés dans l'épreuve présentaient les qualités requises pour s'échapper vers le sud avant le gros temps, il n'en allait certainement pas de même pour les Class40 (monocoques de 12 m). Du coup, ceux-ci étaient enjoins samedi dans la journée, de prendre le départ comme prévu, puis... de s'arrêter à Lorient (Bretagne) pour se mettre à l'abri et repartir pour une « deuxième étape » largement imprévue, à la fin de cette semaine. Mais dimanche matin les conditions s'annonçaient tellement redoutables, que d'autres décisions allaient être prises : inviter les six Ocean Fifty (multicoques de 15 m) à suivre le même chemin que les Class40. Et surtout les quarante Imoca, ces monocoques de 18 m de long attendus au départ du Vendée Globe dans un an, de... rester à quai au Havre !

Bref, un envol pour le moins chaotique qui s'est opéré dimanche midi devant un public à la fois incrédule, enthousiasmé par le spectacle, et surtout curieux d'en connaître la suite qui, mis à part pour les Ultim, ne se concrétisera qu'à la fin de la semaine prochaine au mieux. « Ce qui nous a poussés à ces différentes décisions, c'est que d'une part, la Manche qui n'est jamais facile à traverser, offrait peu d'ouverture à l'improvisation, et que d'autre part, les possibilités de se dérouler pour se mettre à l'abri devenaient de moins en moins nombreuses en raison du fait que la plupart des ports espagnols et portugais se fermaient en raison de la houle attendue entre autres conséquences de cette dépression », détaillait

La météo fait des siennes sur la Transat Jacques Vabre.

© LOIC VENANCE/AFP.

Francis Le Goff, avant que son météorologue Christian Dumard n'annonce des creux de 8 à 10 mètres entre mardi et jeudi, et des vents de 50 nœuds avec des rafales à 80 km/h. « Et si les Imoca sont restés ici au Havre, c'est simplement parce qu'il n'y a pas les capacités d'accueil en Bretagne pour les quarante bateaux de cette catégorie. On va travailler à une nouvelle date de départ pour eux. J'assume pleinement cette décision. »

Hyper concurrentiel

Certains puristes ne faisaient pas mystère de certaines réticences par rapport à ces décisions bien sûr dictées par des soucis de sécurité. Vincent Riou disait ainsi sur le site de *L'Equipe* : « On aura tout fait sur cette Transat Jacques Vabre, du solitaire (en 1993), du double et des étapes maintenant », ironisait l'équipier d'Aurélien Ducroz sur le Class40 Crosscall. « Cette décision est prise pour la sécurité mais chacun aurait pu décider de s'arrêter, comme on faisait à l'époque. »

Une assertion sans doute moins en phase avec la réalité d'aujourd'hui, quand on sait à quoi sont prêts bon nombre de navigateurs pour briller dans un monde devenu hyper concurrentiel. Samedi, l'annonce faite aux concurrents de la Class40 a cependant été accueillie par une salve d'applaudissements qui en disait long sur le soulagement ressenti par la plupart des concurrents.

« Un bon entraînement pour le Vendée Globe »

Renaud Dehareng (sur Curium, avec le Français Marc Lapesqueux) en témoignait : « Je pense qu'il était plus raisonnable en effet d'agir de la sorte : partir pour ensuite avoir à trouver une solution de secours après quelques heures de navigation à peine n'avait pas beaucoup de sens », confiait le Namurois qui, à partir de l'année prochaine, naviguera avec Jonas Gerckens.

Un Jonas Gerckens qui, dès samedi, avait d'ailleurs pressenti que les Imoca les plus datés n'auraient sans doute pas eu la possibilité de passer avant le gros de la dépression. Parmi ceux-ci : D'Ieteren Group, de Denis Van Weynbergh et Gilles Buekenhout. « Bien sûr qu'on est un peu inquiets », disait ainsi Denis Van Weynbergh. « Sortir de la Manche est toujours compliqué. Et le Finistère est une zone risquée. On aura du vent de face et de gros coefficients de marée. Mais bon, ce sera un bon entraînement pour le Vendée Globe », tentait de sourire le candidat à l'édition 2024 du tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. Avant d'apprendre dimanche matin que, lui aussi, pourrait rester à l'abri plutôt que d'avoir à subir ce qui s'annonce comme une fameuse tempête !

