

ROUTE DU RHUM
DESTINATION GUADELOUPE | 2022

L'ANNÉE

HORS-SÉRIE



By
EWAG

CRANE



Rhum

Damoiseau

DANS

LE MÊME BATEAU

ans l'ombre des grands-voiles des marins de légende, qui ont écrit à l'« ancre » noire l'histoire du Rhum, voguent des amateurs plus ou moins éclairés, avides, eux aussi, de tremper leur proue dans le précieux breuvage. Un rêve rendu possible par l'essence même de cette transatlantique, ouverte à tous depuis son origine. Une course où les exploits et les records côtoient les drames et les vertiges, ceux-là mêmes qui ont forgé l'intrigue de cette course si singulière, à l'affiche tous les quatre ans.

Pour nos sept skippers guadeloupéens, de sang ou de cœur, la préparation de leurs Jeux olympiques n'a pas été un long fleuve tranquille. Durant ces six derniers mois, ils nous ont ouvert leurs portes des deux côtés de l'Atlantique. De Goyave à Port-Médoc, de Pointe-à-Pitre à La Trinité-sur-Mer, nous avons partagé des moments de vie intime avec eux, leur famille et leur équipe, entre quête périlleuse de sponsors et ultimes réglages, loin des regards.

Dans ce hors-série exceptionnel, nous avons aussi remonté le temps à la recherche de nos pionniers, déjà soucieux à leur époque de promouvoir l'accès à la mer dans l'archipel. À savourer, les confidences du premier d'entre eux, Jacques Palasset, 85 ans aujourd'hui, ou de « l'exilée » Christine Monlouis, seule femme antillaise à avoir osé larguer les amarres. Des témoignages exclusifs et poignants de nos héros-anonymes, qui n'ont pas toujours capté le feu des projecteurs dans l'Hexagone.

À 20 000 lieues de là, les monstres de carbone trustent, eux, les coupures de presse dans une course à l'armement sans limite ou presque. L'affaire Gabart, jouée cette année devant les tribunaux, a rappelé que la Route du Rhum était aussi une affaire de gros sous. Mais dans l'immensité du grand Bleu, il n'y a plus de petit ou de grand. Car si les records fondent au fil des éditions sous le soleil des Caraïbes, l'Atlantique, lui, n'a jamais rétréci.

Par Thibaut DESMAREST

édito

**DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION**
Laurent Nesty

**Hors-série by EWAG
coordonné par**
Anne-Laure Labenne
annelaurelabenne@ewag.fr

RÉDACTEUR EN CHEF
Thibaut Desmarest
thibautdesmarest@ewag.fr

DIRECTRICE ARTISTIQUE
Orane Phedon
oranephedon@ewag.fr

JOURNALISTE REPORTER D'IMAGES
Alice Colmerauer
alicecolmerauer@ewag.fr

Ont collaboré
Amandine Ascensio
Claire Jacques
Lia Mancora
Scripto conseil

ÉQUIPE COMMERCIALE
Aurélie Bancet
aureliebancet@ewag.fr
Fanny Marin
fannymarin@ewag.fr

**Magazine réalisé et imprimé
aux Antilles-Guyane.**



Distribution : Colibri Agency

La reproduction, même partielle, des articles,
photos et illustrations publiés est interdite.



NOTRE
NATURE
VA VOUS
SURPRENDRE !




**Jardin
Botanique**
DE DESHAIES

© LANGUE DE PUB_Oct.22



CléVacances
LOCATIONS & CHAMBRES D'HÔTES

Ouvert tous les jours de 9h à 17h30

Parc floral & animalier - Restaurant panoramique - Boutique - Aire de jeux
Ancienne propriété Coluche - Hébergement touristique

0590 28 43 02 - www.jardin-botanique.com

SOMMAIRE

12



NOS AMBASSADEURS

- 14. Kéni Piperol
- 22. Thibaut Vauchel-Camus
- 26. Rodolphe Sepho
- 30. David Ducosson
- 36. Willy Bissainte
- 40. Damien Seguin
- 44. Sacha Daunar

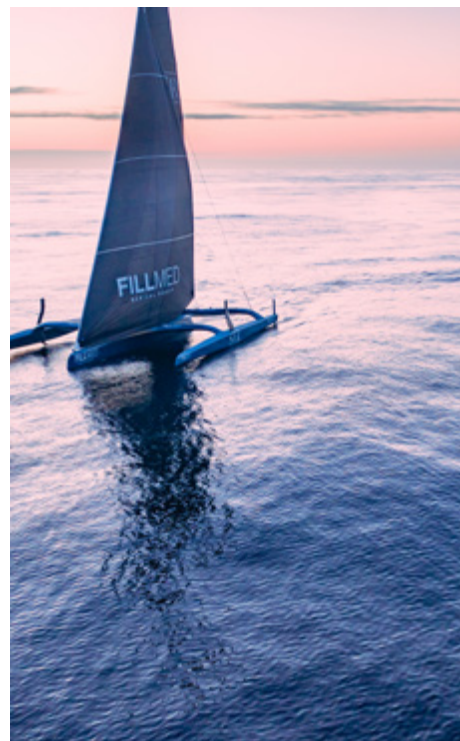


58

MYTHES ET
LÉGENDES,
DE 1978 À 2018

70

NOS FAVORIS
CHEZ LES ULTIMS



100

NOS PIONNIERS



120

LES ÉCOLIERS DE POINTE-NOIRE EN ÉBULLITION



84

Poupon : son hommage à Arthaud

- 86. La vie à bord avec le plus jeune engagé
- 89. Le lexique de la voile
- 90. Les femmes aiment le Rhum
- 92. Les initiatives écolo
- 94. Comment on construit un bateau
- 96. C'est quoi un routeur Vincent Riou ?
- 98. Les confidences de Philippe Eliès



**ROUTE
DU RHUM**

**DESTINATION
GUADELOUPE**

SAINT-MALO / GUADELOUPE



Guadeloupe

Arc Antillais



Saint-Malo

**DÉPART
DE SAINT-MALO
DIMANCHE 6 NOVEMBRE
À 13H02**

**DISTANCE
3 542 MILLES NAUTIQUES
(6 560 KM)**

îles des Açores

Archipel de Madère

Îles Canaries

îles du Cap Vert

LA GENÈSE

LES ANGLAIS, LE PUBLICITAIRE ET LES RHUMIERS

Pour contrer les restrictions qui s'opèrent dans la course au large Outre-Manche, des visionnaires tricolores décident de créer leur propre transatlantique, ouverte à tous. Le publicitaire parisien Michel Etevenon paraphe un accord avec les rhumiers guadeloupéens pour lancer, en 1978, la première édition de la Route du Rhum.

“Pour emmerder les Anglais”. Si la formule, entrée dans la légende et teintée de chauvinisme, apparaît quelque peu triviale, elle résume (presque) à elle seule l'origine de la Route du Rhum. Début des années 1970, la Transat anglaise, qui relie les ports de Plymouth (Royaume-Uni) à Newport (États-Unis), tous les quatre ans, s'affiche comme la plus glorieuse des courses au large. Oui, mais voilà. En 1976, Éric Tabarly l'emporte sur son voilier *Pen Duick VI* de 73 pieds (22 m), alors qu'Alain Colas pointe en 5^e position à la barre de *Club Méditerranée*, un monocoque à rallonge de 236 pieds (72 m) ! L'organisateur, le Royal Western Yacht Club, décide alors de limiter la taille des bateaux pour — officiellement — freiner la course à l'armement. Une décision controversée qui incite les Français à réagir.

Le timing est parfait. Quelques mois plus tôt, Bernard Hass, alors secrétaire général du Syndicat des producteurs de sucre et du rhum des Antilles, chargé de dénicher de nouveaux moyens pour promouvoir la production de l'île, déjeune à Paris avec son vieil ami Florent de Kersauson (le frère du skipper Olivier). Les deux hommes évoquent la création d'une course en solitaire, sans restrictions, partant de l'Hexagone à l'automne pour retrouver la chaleur de l'autre côté de l'Atlantique. Le projet se concrétise finalement grâce à un publicitaire parisien et homme de spectacle, Michel Etevenon, qui accepte d'activer son réseau. Les rhumiers de Guadeloupe, eux, réagissent plus vite que leurs voisins martiniquais et s'adjugent l'arrivée à Pointe-à-Pitre. Un joli coup de projecteur pour l'archipel, qui panse encore ses plaies après la violente éruption de la Soufrière en 1976.

Etevenon peut officiellement annoncer la naissance de la Route du Rhum, première du nom, le 25 mai 1977, lors d'une conférence de presse. L'événement est planifié pour novembre 1978, au départ de Saint-Malo, et se tiendra tous les quatre ans, comme les Jeux olympiques ou la Coupe du monde de football. Et son fondateur de déclarer alors : « Nos amis anglais sont les bienvenus ». Un soupçon d'ironie qui n'ira pas jusqu'à ternir l'Entente cordiale entre les deux pays, preuve en est l'adoubement d'une certaine Ellen MacArthur quelques années plus tard, sur la désormais plus mythique des transatlantiques.

CHIFFRES

106

Classes

138

Participants

Record de participation pour cette 12e édition avec 138 inscrits. Parmi eux, on retrouve 7 femmes, soit 5 % des engagés.

La moyenne d'âge est de 44 ans. Le plus jeune skipper se nomme Martin Louchart (Class40, *Randstad/Ausy*), 20 ans. Le doyen, André Laumet (Rhum Mono, *Léa*), compte 69 printemps.

44

Moyenne d'âge

2,4

Frais d'inscription

En millions, c'est le montant total perçu par l'organisateur OC Sports Pen Duick, grâce aux frais d'inscription dont chaque skipper doit s'acquitter.

Ultim : 80 000 € HT (x8)

Imoca : 25 000 € HT (x37)

Ocean Fifty : 15 000 € HT (x8)

Class40 : 10 000 € HT (x55)

Rhum Multi : 6 600 € HT (x16)

Rhum Mono : 6 600 € HT (x14)

Ultim 32/23 : Ces maxi-trimarans volants mesurent entre 23 et 32 mètres. C'est LA catégorie reine. 8 au départ.

Imoca : Monocoques de 60 pieds (18,28 m), qui participent également au Vendée Globe. 37 au départ.

Ocean Fifty : Ex-Multi50, cette classe rassemble les multicoques de 50 pieds (15 m), des prototypes qui ne cessent de se développer. 8 au départ.

Class40 : Les monocoques mesurent 40 pieds (12,18 m). Cette classe rassemble des amateurs expérimentés et des professionnels. 55 au départ.

Rhum Multi : Multicoques de moins de 64 pieds (19,50 m) ne pouvant entrer dans aucune classe définie ci-dessus. 16 au départ.

Rhum Mono : Monocoques d'une longueur supérieure ou égale à 39 pieds (11,88 m) et ne pouvant entrer dans aucune autre classe. On y retrouve la plupart des amateurs. 14 au départ.

15

Nationalités

Si la France compte 111 skippers à Saint-Malo, les navigateurs étrangers représentent 20 %

des inscrits : Royaume-Uni (4), Suisse (4), Italie (4), États-Unis (3), Allemagne (2), Belgique (2), Afrique du Sud (1), Japon (1), Chine (1), Nouvelle-Zélande (1), Australie (1), Croatie (1), Israël (1), Hongrois (1).

61

Bizuths

Alors que Francis Joyon (*Idec Sport*), 66 ans, détient le record avec 7 participations au Rhum (8 cette année), 61 skippers s'apprentent à vivre leur baptême du feu sur la mythique transatlantique.

64 000

Prime au 1er Ultim

C'est le montant en euros que remportera le premier Ultim, certainement le vainqueur au scratch.

Explications : pour chaque classe ou catégorie, 20% des droits d'inscription encaissés par OC SPORT Pen Duick leur sont reversés. La répartition de cette dotation, en primes, reste ensuite à la discrétion de chaque classe.

Pour les vainqueurs - Ultim : 64 000 € ; Imoca :

45 000 € ; Ocean Fifty : 8 000 € ; Class40 : entre 15 et

18 000 € ; Rhum Multi : 8 448 € ; Rhum Mono : 7 392 €.

3 333

Bouée de Basse-Terre

Un prix spécial de 3 333 euros sera attribué pour chacune des classes/catégories (soit 20 000 euros remis par la CCI-IG), au bateau ayant réalisé le meilleur temps de sa classe entre la bouée de Basse-Terre et la ligne d'arrivée à Pointe-à-Pitre.

7

Le record

Le vainqueur de l'édition précédente, Francis Joyon (*Idec Sport*), détient le record de la traversée en **7 jours, 14 heures, 21 minutes et 47 secondes**, entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre.

12

Ultim

En millions, le coût de construction moyen des nouveaux mastodontes de la classe Ultim. Une somme à laquelle il faut aussi ajouter un budget de fonctionnement d'environ 5 millions d'euros.

AMBRASS



NOS AMBASSADEURS

S'ils préfèrent le Rhum à la pression, les skippers guadeloupéens doivent pourtant bien s'en accommoder. Le revers de la médaille en tant que "régional de l'étape". Échoué dès le premier jour il y a quatre ans, Willy Bissainte a dû faire fi des quolibets pour renfiler courageusement son ciré. Le Goyavien Rodolphe Sepho, lui, tente le pari Imoca malgré son inexpérience dans cette classe où excelle Damien Seguin, récent finisher du Vendée Globe. Guadeloupéen d'adoption comme ce dernier, Thibaut Vauchel-Camus opte pour l'ivresse des multicoques, à l'image de son vieil ami surfeur David Ducosson. Enfin, on retrouve deux bizuths en Class40 : Sacha Daunar, le plus Guadeloupéen des Martiniquais, et le jeune prodige mornalien Kéni Piperol, promis à une belle carrière depuis son exil au sein de l'écurie Lalou Multi.

Ultimes joutes navales, derniers tours de vis sur les bateaux, le compte à rebours s'est accéléré ces derniers mois pour nos aventuriers. Rencontres.





DANS LES SECRETS
DE SA SUCCESS-STORY

KÉNI PIPEROL

Loin de l'agitation bretonne qu'il a quittée il y a deux ans, Kéni Piperol façonne sa carrière de marin comme il a construit son bateau *Captain Alternance*, avec minutie. Grand espoir de la voile guadeloupéenne, le skipper de 26 ans nous a ouvert les portes de sa nouvelle vie, à Port-Médoc en Gironde, au sein du prestigieux team Lalou Multi. Reportage.



PORTRAIT VIDÉO





vec son polo noir flanqué d'une tête de chat verte et de deux tridents, l'emblème de son sponsor Walt, Kéni Piperol ne passe pas inaperçu sur la terrasse du bistro Le Ponton, à Port-Médoc, où la joyeuse troupe de l'écurie Lalou Multi prend ses quartiers. « Je crois que c'est lui qui va faire la Route du Rhum », tente un badaud à l'oreille de sa compagne, dans le dos du Guadeloupéen, démasqué. Il faut dire qu'on croise peu d'Antillais coiffés de locks dans cette paisible marina à l'architecture scandinave, hormis son sympathique collègue saint-martinois Moïse Lavoile (ça ne s'invente pas). En ce début du mois d'août, où le mercure atteint des records dans le Sud-Ouest, les feux de forêt rougeoient le ciel de l'autoroute A63 qui conduit à l'extrémité nord du Médoc, point de rencontre de l'estuaire de la Gironde et de l'océan Atlantique, face à la station balnéaire de Royan. Bienvenue au bout du monde, dans la nouvelle vie rêvée de Kéni Piperol. Pour mieux appréhender son itinéraire, remontons à la genèse de cette success-story. Diplômé en 2016 de la dernière promotion de l'école régionale de formation Guadeloupe Grand Large, aujourd'hui disparue, le Mornalien s'aligne la même année sur la Transat Québec - Saint-Malo, aux côtés de son mentor Luc Coquelin. « C'est lui qui m'a présenté la veille du départ à Lalou Roucaïrol, qui concourait sur un trimaran. Nos premiers échanges ont débuté là-bas, mais je me souviens que j'étais très timide à l'époque. J'avais aussi rencontré Mike Birch, d'ailleurs. On peut y voir un signe mais j'étais à mille lieues de penser, à ce moment-là, que je ferai un jour la Route du Rhum. » Et pourtant. L'année suivante, Kéni marque les esprits avec sa quatrième place sur la Mini Transat (La Rochelle - Fort-de-France). Si certains élus guadeloupéens l'imaginent déjà porte-étendard du Rhum 2018, lui garde la tête froide et refuse de brûler les étapes. « Je

voulais prendre le temps de m'inscrire dans un projet performant et ne pas faire n'importe quoi. Je ne regrette absolument pas. »

UN PROJET SUR-MESURE

Malgré deux saisons difficiles financièrement et psychologiquement sur le circuit Mini, qui ont failli le contraindre à tout arrêter, Kéni Piperol voit l'horizon s'éclaircir début 2020, quand le patron de l'écurie Lalou Multi le reçoit enfin dans son fief, un projet taillé sur-mesure dans sa mallette. « Il cherchait un skipper en devenir pour lancer son projet de construction d'un Class40. Mon profil l'intéressait, sachant qu'il est très attaché à la Guadeloupe, qu'il a beaucoup d'amis là-bas comme Claude Bistoquet (deux participations au Rhum en 1990 et 1994). J'ai appris plus tard que Lalou me suivait de très près depuis mes débuts. Je dois lui rappeler un peu son parcours étant plus jeune. »

Changement de vie, changement de décor, le Guadeloupéen accepte le deal et quitte l'agitation du centre névralgique des voileux, à Lorient - La Base, pour rejoindre la quiétude de Port-Médoc, peu avant le confinement. « J'ai vraiment été séduit par ce projet, porté en plus par une structure reconnue et professionnelle. Et puis je pouvais enfin avoir un salaire, gagner ma vie. » Clés du hangar en poche, Kéni nous ouvre les portes de cette forteresse bien gardée, où trône encore l'énorme moule de

« KÉNI A SUIVI LA BONNE VOIE. JE SUIS FIER D'AVOIR ÉTÉ L'UN DE SES FORMATEURS. »

LUC COQUELIN, MENTOR DE KÉNI PIPEROL

Captain Alternance. L'occasion de revenir avec lui sur ses longs mois passés les mains dans la colle. « J'ai commencé par travailler sur le trimaran *Arkema 4* de Quentin Vlamynck, où j'ai énormément appris, notamment sur le composite, mais le chantier a pris six mois de retard. Je trouvais le temps



©Thibaut Desmarest

NOS AMBASSADEURS

un peu long à faire de la strat' toute la journée ! Je ne naviguais pas, j'étais loin de ma famille, ce n'était pas facile au début », rembobine Piperol, qui doit attendre un an avant que l'Ocean Fifty ne laisse enfin place à son bébé, au printemps 2021. « Chez Lalou, les skippers construisent eux-mêmes leur bateau et sont propulsés chef de chantier. J'avais donc pour mission de faire le lien entre le bureau d'études et les opérateurs composites qui construisent les pièces, de passer les commandes liées à l'accastillage et au gréement, etc. C'était une grosse responsabilité, d'autant qu'il s'agit du premier Class40 au monde 100% recyclable (lire encadré page suivante) », confie le jeune skipper de 26 ans, sous le regard bienveillant de sir Justin Dobson, le chef de chantier à l'accent so British venu des Cornouailles, à la pointe sud-ouest de l'Angleterre.

OBJECTIF TOP 5

Engagé dans une vraie démarche de transmission auprès de ses apprentis, le patron Lalou Roucayrol incite aussi son jeune poulain à dénicher ses propres sponsors. La boîte à outils laisse place à l'attaché-case. « Grâce à Didier Delpech, le président du centre de formation Fore en Guadeloupe, j'ai pu présenter mon projet aux responsables de l'association Walt, qui promeut également l'alternance et qui regroupe plusieurs entreprises partenaires. Je leur ai dit : mon bateau devrait ressembler à ça, mais on n'a pas commencé à le construire. Ce n'était pas gagné mais je crois qu'ils ont été séduits par mon dynamisme et surtout mon optimisme ! » Quelques mois plus tard, le téléphone sonne et le contrat est paraphé. La mise

à l'eau du nouveau *Captain alternance* (850 000 euros de budget de construction) est fêtée en grande pompe, le 6 janvier dernier.

Des fourmis dans les mains, des paillettes dans les yeux, Kéni Piperol peut enfin barrer son nouvel allié et saluer les pêcheurs campés sur la digue du petit port de 800 anneaux, fier du travail abattu. Pour le marathonnier (il a bouclé le marathon du Médoc, le 10 septembre, en 4h51') s'engage alors un sprint pour apprivoiser son Class40 de type scow (étrave ronde), nouvelle génération, à quelques mois du départ à Saint-Malo : 1000 milles des Sables (8e/17), championnat du monde à La Rochelle (6e/16), Drheam Cup (20e/38). Le bizuth engrange de l'expérience dans une classe qu'il découvre. « Je suis nouveau mais je me sens à l'aise parmi eux, en mer et sur le bateau. Ce serait prétentieux de viser la première place sur le Rhum, mais je pense qu'un top 5 est jouable. Je veux surtout avoir le sentiment, en arrivant en Guadeloupe, d'avoir tout fait le mieux possible », se livre Piperol entre deux virements de bord dans la pétrole de son terrain de jeu, entouré de ses jeunes acolytes Thomas Jourdre (préparateur) et Moïse Lavoile (opérateur stratifieur). Désormais plongé dans le grand bain, le Guadeloupéen semble avoir posé les bonnes fondations d'une carrière de skipper pro dont il a tant rêvé, toujours accompagné par sa bonne étoile. « Je me dis que j'y suis peut-être un peu pour quelque chose quand même ! En tout cas, j'ai toujours suivi mon instinct. Comme disait Mandela : "Je ne perds jamais, soit je gagne, soit j'apprends." » Kéni Piperol apprend très vite. Et il devrait vite goûter à l'ivresse du succès.

Kéni Piperol a beaucoup appris aux côtés de Xavier Laurier (peinture et finitions) et de l'Anglais Justin Dobson (chef de chantier).



©Thibaut Desmarest

©Vincent Olivaud



©Thibaut Desmarest

Captain Alternance (Class40)

Numéro de voile **FRA 174**
Date de construction **2021**
Architecte **Marc Lombard Yacht Design**
Chantier **LALOU MULTI**
Longueur hors-tout **14,19 m**
Largeur **4,50 m**
Déplacement **4,58 T**
Tirant d'eau **3 m**
Hauteur du mât **19 m**
Voilure au près **115 m²**
Voilure au portant **300 m²**

3 QUESTIONS À LALOU ROUCAYROL

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LALOU MULTI, ÉCURIE DE COURSE AU LARGE BASÉE À PORT-MÉDOC, EN GIRONDE.

Comment est né votre intérêt pour Kéni ?

Je me souviens avoir été interpellé par ce jeune Guadeloupéen, qui se présentait en 2016 au départ de la Transat Québec - Saint-Malo. Son mentor, Luc Coquelin, était d'ailleurs venu me voir pour me dire que ce gamin irait loin. On avait alors discuté un peu, mais c'est surtout lors de sa deuxième Mini Transat, en 2019, qu'on a vraiment échangé. Je lui ai demandé s'il voulait en faire son métier, je tâtais un peu le terrain.

Vous aviez un projet ambitieux à lui présenter en Class40...

Oui, on souhaitait s'ouvrir à de nouvelles perspectives, en complément des multicoques. Notre philosophie a toujours été d'amener nos jeunes apprentis ou alternants vers le métier de skipper, en leur offrant la possibilité de fabriquer eux-mêmes leur bateau. La position de Kéni n'était pas simple sur ce projet super ambitieux, 100% écologique. On savait aussi qu'en tant que Guadeloupéen, on n'aurait pas de mal à commercialiser son engagement sur le Rhum, même si la Guadeloupe se réveille tous les quatre ans ! Et puis on est propriétaires du bateau, donc même si les sponsors s'en vont, on a la garantie qu'il existera toujours.

Quelles sont les qualités de Kéni ?

C'est quelqu'un qui est très à l'écoute, qui sait rester à sa place. Il ne se prend pas pour le king. Kéni est très humble aussi, la qualité première chez un marin, en plus d'être un gros bosseur, qui ne rechigne pas à mettre les mains dans la colle. À terre ou sur l'eau, on sent que c'est un vrai passionné. Il sait naviguer et il sait où il va. S'il n'a pas de problème mécanique, s'il est bien psychologiquement, il peut nous surprendre sur le Rhum. C'est le meilleur Guadeloupéen depuis très longtemps.

Un bateau 100% recyclable

Nouveau né du chantier Lalou Multi, le Class40 *Captain Alternance* s'affiche comme le premier voilier au monde 100% recyclable, grâce notamment à l'utilisation de la résine Elium, développée par Arkema depuis plus de cinq ans. Cette résine permet de fabriquer des composites thermoplastiques, une alternative aux composites thermodurcissables qui, eux, ne sont ni réutilisables, ni recyclables. « Nous avons aussi utilisé des mousses PET, également recyclables », indique Keni Piperol. Pour faire simple, arrivé en fin de vie, le bateau pourra être fondu puis entièrement recyclé. « C'est à peu près ça ! », sourit le Guadeloupéen, très sensible aux questions environnementales. « Je me dirigeais, à la base, vers une carrière professionnelle dans la biologie marine, donc là, je suis en plein dedans. »

Palmarès

- 2022 : Drheam Cup (20e/38)
- 2022 : Championnat du monde Class40 (6e/16)
- 2022 : 1000 milles des sables (8e/17)
- 2019 : Mini-Transat (13e/65, série)
- 2017 : Mini-Transat (4e/26, proto)
- 2016 : Transat Québec/Saint-Malo (1er/1)
- 2016 : Transat AG2R (10e/14)



©Vincent Oliveaud



©Thibaut Desmarest

Ci-dessus : Le navigateur Jean-Louis Roucayrol, dit Lalou, a pris sous son aile Kéni Piperol au sein de son team.

Ci-contre : Belle complicité entre le Guadeloupéen et ses jeunes collègues de Lalou Multi, le Breton Thomas Jourden (préparateur) et le Saint-Martinois Moïse Lavoile (opérateur stratifiéur).

ROUTE DU
RHUM

06/11

FOR

avec
Keni Piperol

*Embarquez avec
nous sur cette très
belle aventure !*

CAPTAIN



ALTERNANCE

By walt.

#stayconnected





RACONTÉ PAR SES PARENTS

À la fois impatients, inquiets et admiratifs des performances de leur fils, les parents de Kéni Piperol se sont confiés sur l'enfance et le parcours de celui qui sera parmi les plus jeunes skippers de la 12e Route du Rhum.



À Saint-Malo, ils seront là. « Comme à chaque départ de course », racontent Jeanne Dampied et Lucien-Christian Piperol, les parents du jeune prodige de la voile Kéni Piperol. À l'arrivée, aussi, ils seront là, ensemble, malgré leur séparation. « On est en train de voir si on peut trouver un bateau pour aller le chercher », souligne Jeanne, sa maman. Ils l'ont déjà fait, pour l'arrivée d'une Mini Transat. « Mais, pouffe son père, quand on est arrivé, il était déjà passé. » Et avait été accueilli en héros au Marin, en Martinique, par une population en liesse. Sur la régata AG2R, à l'arrivée à Saint-Barthélemy, c'étaient les enfants de l'île qui avaient suivi, en courant, le bateau de Kéni Piperol.

BERCÉ PAR LES FLOTS

Avec la mer, l'histoire d'amour dure depuis longtemps. « Mon beau-frère était marin-pêcheur et Kéni partait parfois avec lui, enfant », se souvient Jeanne. « Ensemble, on allait à la pêche et à la chasse sous-marine », relate aussi Christian. Avant la voile, Kéni s'est essayé à l'athlétisme, à la natation et à l'équitation. Et puis un jour, la voile. Cette année, le jeune homme va participer à sa première Route du Rhum, en Class40. Un objectif qu'il vise depuis longtemps, renforcé quand « depuis les bancs de Fouillole, il voyait les bateaux sur la marina ». Quand il a arrêté ses études de biologie marine après trois mois de cours pour intégrer la formation Guadeloupe Grand Large de la Région, les parents de Kéni ont suivi, malgré un « mais », sourit sa mère. « De toute façon, on n'a pas trop eu le choix, il était déjà inscrit et accepté dans la formation », explique son père qui dresse un fier portrait de son fils. Sûr de lui, mature et déterminé, l'enfant sait où il va depuis toujours : « Lors de son premier jour à la maternelle, plein de gamins pleuraient autour de nous. Kéni, lui, arrivé devant l'escalier de l'école, s'est retourné et nous a dit "Vous pouvez y aller maintenant, c'est bon". Ce jour-là, il m'a bluffé et j'ai compris que ça n'était que le début », raconte Christian.

Et puis les régates se sont enchaînées, des cagnottes et des soirées dansantes ont été organisées par les parents pour trouver des financements. Pour la Route du Rhum, il a géré, tout seul, d'une main de maître.

Ont-ils peur d'une telle course, si médiatique, en solitaire ? « Il a déjà traversé l'Atlantique plusieurs fois », salue sa maman qui confie, quand même, se réveiller plusieurs fois par nuit pour surveiller les trackings et la géolocalisation du bateau qui porte son fils. « C'est un sport risqué, on le sait, mais il est prudent, professionnel, la solitude ne lui fait pas peur, il est bien avec lui-même. » Ses 19 ans, il les a d'ailleurs fêtés durant une traversée. « On a reçu une vidéo de lui, un genre de petit cupcake à la main, en train de se chanter "Joyeux anniversaire" à lui-même, son coéquipier était à la barre. »

Après la course, un voyage dans la Caraïbe est peut-être prévu, avec son père. Pour se reposer. Avant, disent-ils, de recommencer à rêver plus loin et plus grand : « Qui sait, il nous dira, peut-être, qu'il veut faire le Vendée Globe. »

ROUTE DU RHUM 2022

Tout moulin èvè
Kéni

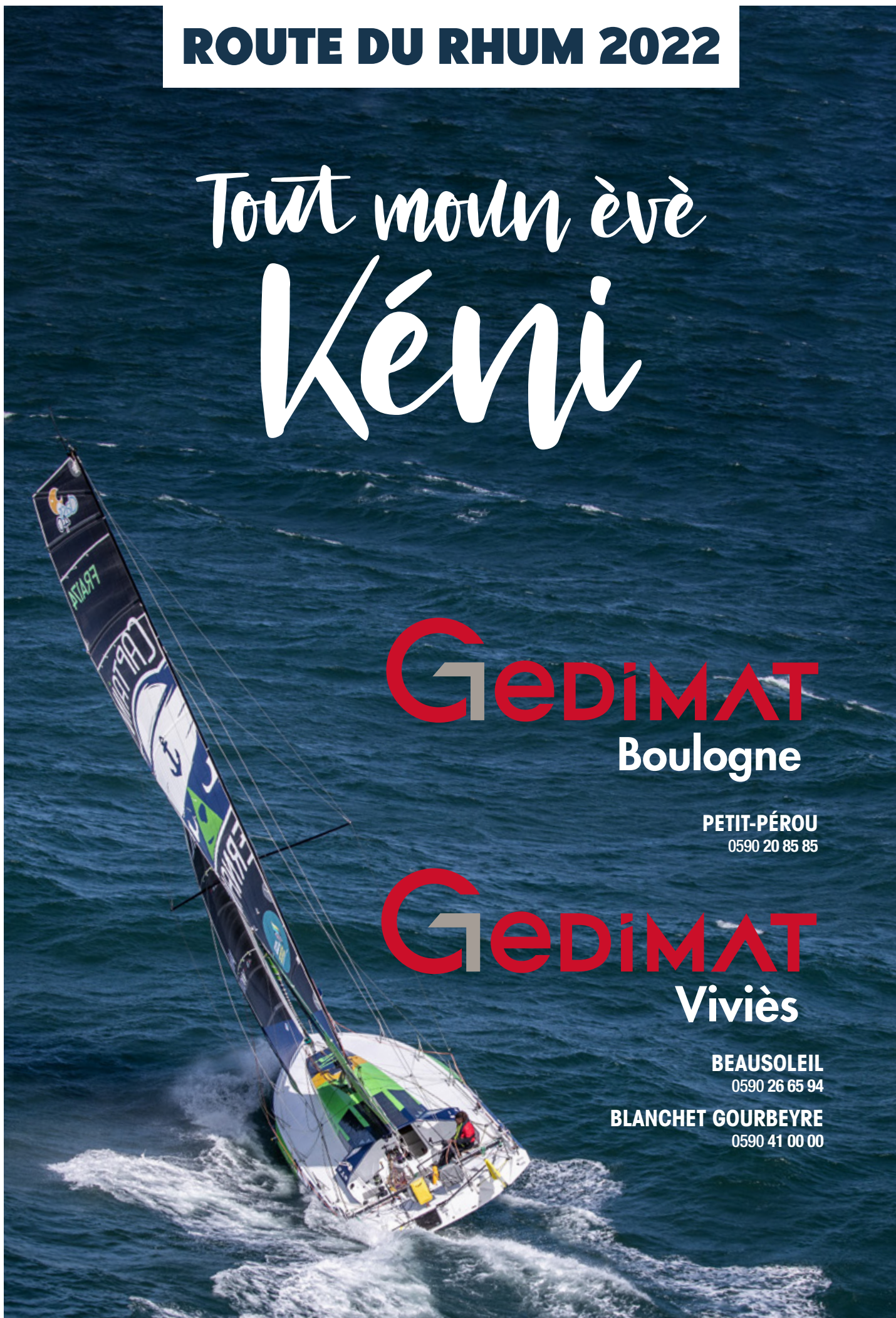
Gedimat
Boulogne

PETIT-PÉROU
0590 20 85 85

Gedimat
Viviès

BEAUSOLEIL
0590 26 65 94

BLANCHET GOURBEYRE
0590 41 00 00





THIBAUT VAUCHEL- CAMUS



ASTRID VDH

« ON N'A PAS LE DROIT À L'ERREUR »

Intimement lié à la Guadeloupe qu'il a quittée après le lycée, Thibaut Vauchel-Camus, 43 ans, vise le sacre à la barre de son trimaran *Solidaires en Peloton-Arsep*, dans la classe Ocean Fifty. Ambitieux, l'ancien gamin du club de voile CSBF s'est confié durant ses courtes vacances dans l'archipel, entre deux sessions de surf au Moule.

Quels enseignements tirez-vous de ce début de saison très éprouvant ?

C'est vrai que ça a été intense avec le Pro Sailing Tour et la Drheam Cup, où je n'ai d'ailleurs pas particulièrement brillé (1). Mais c'était surtout l'occasion de fiabiliser le bateau et d'accueillir à bord Vincent Riou, mon nouveau routeur pour le Rhum, afin qu'il appréhende ma façon de naviguer sur ce bateau.

La concurrence apparaît serrée dans cette classe très attractive des Ocean Fifty...

Oui, on retrouve notamment, parmi les huit inscrits, deux skippers qui ont gagné le Rhum (Armel Tripon - 2018 et Erwan Le Roux - 2014) ainsi que les deux derniers vainqueurs de la Transat Jacques Vabre (Sébastien Rogues - 2021 et Gilles Lamiré - 2019). Que du beau monde ! Certains bateaux naviguent depuis une dizaine d'années, d'autres n'ont qu'un an mais tous sont équipés de foils désormais. Les nouveaux ne vont de toute façon pas rendre obsolètes les anciens du jour au lendemain, surtout en solitaire.

Comment vous situez-vous par rapport à eux ?

En équipage, je dirais plutôt en embuscade, car mes adversaires possèdent des équipes techniques deux fois plus fournies, avec des équipiers professionnels. Les miens ont des jobs à côté, c'est donc plus difficile de trouver des disponibilités par rapport au programme sportif. Au large, par contre, en solitaire ou en double, je suis vraiment en confiance sur ce bateau réputé très marin. Je possède une certaine capacité à pousser le bouchon, parfois plus facilement que d'autres.

Vous semblez mieux préparé qu'il y a quatre ans...

En 2018, c'était ma première en multi. Et pourtant, je pointais en tête avant de subir une avarie qui m'a contraint à faire escale. Depuis, mon expérience s'est étoffée, je sais me mettre dans le rouge. J'ai même chipé le record de la traversée de la Manche (6 jours et dix minutes, le 22 avril 2022) à Francis Joyon ! J'ai fait 2e en 2014, 3e en 2018, il ne me manque plus que la première place. Mais il faut savoir rester humble, ça reste un sport mécanique. Nou ké vwé (on verra bien) !



PORTRAIT VIDÉO

Solidaires En Peloton - ARSEP (Ocean Fifty)

Numéro de voile **FRA 120 000**
 Date de construction **2017**
 Architecte **VPLP DESIGN**
 Chantier **Enata Marine**
 Longueur hors-tout **15,24 m**
 Largeur **15,24 m**
 Déplacement **4 T**
 Tirant d'eau **3,50 m**
 Hauteur du mât **23,77 m**
 Voilure au près **175 m²**
 Voilure au portant **260 m²**

Arsep, ka sa yé ?

Comme lors de ses deux précédentes participations, Thibaut Vauchel-Camus portera haut les couleurs de la fondation Arsep (Aide à la recherche sur la sclérose en plaques). Le défi Voile Solidaires En Peloton est né du souhait de "TVC" et de son ami Victorien Erussard de mettre leur projet sportif au service de la lutte contre cette maladie.

Quelles sont les particularités de votre trimaran ?

C'est un bateau qui a été mis à l'eau en janvier 2018. Il a cinq ans et l'équivalent de trois tours du monde en milles cumulés. Il a été dessiné par le cabinet VPLP, très réputé dans la course au large, et construit au chantier Enata, à Dubaï, spécialisé dans les bateaux, les kites à foils, les drones à réaction et les constructions en composite pour le bâtiment. Il est équipé de foils, mais il ne vole pas littéralement. Ils servent surtout à limiter l'enfoncement des coques dans l'eau à la gîte. Ça permet de passer d'environ 33 nœuds à 40 nœuds et de gagner en sécurité. On peut tout de même naviguer sur une coque, voire une demie, ce qui offre des images et des sensations incroyables.

Des sensations semblables à celles des catamarans de sport sur lesquels vous avez fait vos armes ?

À quelques mètres et tonnes de différence près ! Un Ocean Fifty reste relativement grand (15 m sur 15 m) et aérien, mais avec le système de barre franche, les sensations se rapprochent effectivement des catamarans de sport. Au ras de l'eau, les sensations de vitesse sont fabuleuses en F18, comme en karting ! C'est pour cela que je suis très à l'aise sur mon bateau, car j'ai cette culture des multicoques depuis que je suis tout gamin (il nous montre du doigt le plan d'eau du Gosier où il a débuté, NDLR). La différence aussi, sur nos trimarans, c'est qu'on n'a pas le droit à l'erreur, on peut vite chavirer. On vit avec cette pression.

Vous n'avez pas souhaité opérer de gros chantier cet hiver, pourquoi ?

On a préféré le faire à l'hiver 2020-2021 et non l'année du Rhum, car ça demande énormément d'énergie. Le bateau a été mis à poil. On a inspecté la structure complète, on a tout poncé, viré les enduits, optimisé au maximum. Ça a toutefois été très compliqué avec la pandémie et les retards de livraison qui ont beaucoup impacté le monde du nautisme. Notre nouveau mât a été livré avec deux mois de retard par exemple, une partie des voiles aussi, ce qui a ralenti notre préparation pour la saison sportive. Cet hiver, on s'est donc contenté d'une révision générale classique.

Quels souvenirs gardez-vous de votre première arrivée en 2014, en Class40 ?

C'était un truc de dingue. Je finis dauphin d'un très beau vainqueur, Alex Pella (ESP). Je me vois encore louvoyer dans le canal des Saintes et jouer le record entre la bouée de Basse-Terre et l'arrivée. C'était l'après-midi, j'étais bluffé par le nombre de personnes sur l'eau, on m'a dit qu'il y avait même plus de monde que pour Loïck Peyron ! Ma copine était là, mes copains d'enfance aussi et tous ces visages inconnus. La Guadeloupe était venue m'accueillir. Après la course, on m'interpellait même pour signer des autographes, faire des photos. Ça m'a marqué à jamais.

Vous êtes arrivé en Guadeloupe, en 1986, à l'âge de 8 ans. Quelles images gardez-vous du Rhum ?

L'arrivée de Florence Arthaud, en 1990, m'a vraiment touché. J'étais allé voir son bateau passer au large de la Grande Vigie, à Anse-Bertrand, avec ma mère et ma sœur. Ensuite, on s'était bagarré pour se faire une place sur la ligne à Bas-du-Fort. On a vu sa silhouette apparaître au début de la nuit, c'était incroyable. Les jours qui ont suivi, j'ai séché les cours pour aller accueillir les autres skippers sur les pontons : Bourgnon, Poupon, Vatine, Mabire, etc. Je leur faisais signer mes dessins. Ça fait partie des rares fois où j'ai menti à mes parents et à mes enseignants du collège Carnot (Pointe-à-Pitre).

Pensez-vous déjà à l'après Route du Rhum ?

J'ai déjà prévu de refaire la Transat Jacques Vabre en 2023, pour la gagner, car j'ai quelques frustrations à gommer. Après, ce n'est pas clair, soit je reste en Ocean Fifty avec un bateau au top et des sensations qui me séduisent toujours autant, soit je tente l'aventure en Imoca pour le Vendée Globe, mais les contraintes techniques sont plus lourdes. J'ai cette curiosité et en même temps toujours cette passion pour mon support. Le choix est difficile.

(1) Pro Sailing Tour (4e sur 7 équipages, 11 mai-10 juillet) - Drheam Cup (6e et dernier en solitaire, 13 au 23 juillet).

Sur le podium du « Mondial »

S'il découvre la voile enfant, en vacances chez ses grands-parents, à Saint Brieuc (Côtes-d'Armor), c'est en rentrant en Guadeloupe qu'il franchit un cap. « J'ai débuté au CSBF avec ma sœur, qui vit toujours sur l'île. Ados, on avait participé à une sorte de championnat du monde de Hobie Cat 13, avec des Brésiliens, des Américains, etc. On avait fini 3e ! »

TVC et Seguin, destin commun

C'est au lycée, en Guadeloupe, que TVC et Damien Seguin nouent des liens d'amitié. Puis à la faculté de Fouillole, où ils font équipe sur Hobie Cat 16. Les premiers résultats tombent, comme cette 2e place aux Mondiaux jeunes, en Australie. « C'est la première fois qu'on partait au bout du monde sans nos parents ! » Détectés, les deux compères quittent la Guadeloupe en 1998 pour le Pôle Espoir de Quiberon (Morbihan).



Nouveau Kia Sportage.

Un modèle d'inspiration.



Movement that inspires™



KIA GUADELOUPE, PARTENAIRE TECHNIQUE DE THIBAUT VAUCHEL-CAMUS

Thibaut a grandi en Guadeloupe et découvre la voile à 10 ans. Il intègre l'École Nationale de Voile et enchaîne les titres de champion en catamaran de sport. Il embarque dans le Team Océan d'Yvan Bourgnon, prête main forte à Fred Duthil, vit ses premières expériences en solitaire et finit par attraper le virus de la course au large. Depuis, il cumule les succès aux couleurs de Solidaires En Peloton, la marque "sportive" de la Fondation ARSEP (Aide à la Recherche sur la Sclérose En Plaques).

Palmarès : Route du Rhum 3^{ème} en 2018 (Ocean Fifty), 2^{ème} en 2014 (Class40) • Transat Jacques Vabre 4^{ème} en 2021, 2^{ème} en 2019 (Ocean Fifty) • Pro Sailing Tour 2021, 3^{ème} (Ocean Fifty) • Drheam Cup 2020/2018, 1^{er} • Cowes-Dinard 2019, 1^{er} (Ocean Fifty) • The Transat bakerly 2016, 1^{er} (Class40) • Championnat Class40 2015/2016, 1^{er} (Class40) • Flying Phantom Series 2016, 1^{er} (catamaran volant).

Nouveau Kia Sportage Diesel : Consommation en cycle WLTP mixte (l/100km) : de 5 à 5,5 - Émissions de CO2 WLTP (g/km) : de 132 à 152.

*Garantie constructeur 5 ans ou 100 000 km, une des deux conditions atteintes. **Du mouvement vient l'inspiration.



KIA MOTORS GUADELOUPE JARRY - 114 RUE THOMAS EDISON - 0590 38 03 20 | BAILLIF - ZI LES PÈRES BLANCS - 0590 41 01 01

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

RODOLPHE SEPHO

LA GRANDE CLASSE

Propulsé parmi les meilleurs marins au sein de la prestigieuse classe IMOCA, Rodolphe Sepho franchit un énorme cap pour sa 3^e participation au Rhum. Mais l'éducateur de Goyave, 36 ans, n'en oublie pas ses racines et son combat pour l'insertion sociale des jeunes.



UN DÉFI XXL EN IMOCA

• Dans la cour des grands

Après deux participations à bord d'un Class40 (1), en 2014 puis en 2018, le Goyavien met le cap sur un défi hors-norme en intégrant la classe IMOCA, barrée par des marins légendaires rompus aux tours du monde en solitaire. « C'est vrai que je rejoins LA catégorie des stars ! Mais c'est finalement la suite logique de mon projet de haut niveau qui doit m'amener, en 2024, à devenir le premier Guadeloupéen à participer au Vendée Globe, l'Everest de la voile. Il me fallait donc franchir un palier avec un nouveau bateau, plus visible, plus spectaculaire, au sein d'une classe davantage médiatisée. Tout coûte beaucoup plus cher ici. Ce n'était pas forcément ma vision de la voile à l'origine, mais je me suis adapté, ça fait partie de ce sport. »

(1) Class40 : monocoque de 40 pieds (12,19 m) ; IMOCA : monocoque de 60 pieds (18,28 m).

• Une première en Guadeloupe

Conscient du gouffre qui sépare son projet de celui « des fous furieux comme *Charal* (skippé par Jérémie Beyou, NDLR), à 8 millions d'euros par an », Sepho sait qu'il sera difficile de rivaliser sportivement. « C'est pour cela qu'on ne vise pas uniquement la performance, on cherche à véhiculer d'autres valeurs et à prouver que ce type de projet peut voir le jour sur l'île. On a l'humilité de dire qu'on apprend chaque jour, en navigation, mais aussi dans la gestion d'une entreprise et de ses hommes, la recherche de partenaires, etc. », précise le seul Guadeloupéen à préparer entièrement son bateau au péyi. Un vrai défi technique et technologique. « On a dû faire appel à des entreprises non spécialisées, mais qui ont joué le jeu. Locmanu a débloqué sa plus grosse grue ; Smartplay, réputée dans le marquage de bus, a réalisé notre habillage, etc. Malheureusement, on n'a pas pu rentrer le bateau à la marina de Bas-du-Fort car la profondeur dans la zone de grutage est limitée à 3 mètres. Mais le Grand Port maritime a bien voulu nous offrir un espace pour notre chantier, au bout du terminal croisière (2) », se réjouit Sepho, fier d'avoir pu fédérer toutes ces énergies autour de ce projet de vie. « Ça a été un vrai parcours du combattant car on manque cruellement de savoir-faire et d'infrastructures en Guadeloupe. On a dû faire venir des techniciens de Bretagne, du matériel de Saint-Martin... Ça commence à bouger,

mais on possède une richesse en Guadeloupe qui n'est pas assez exploitée aujourd'hui. »

(2) Lors de notre rencontre, début juin, le bateau était encore en chantier, loin des regards. Nous avons donc rencontré Rodolphe Sepho dans son fief, à la base nautique de Goyave.

UN NOUVEAU BATEAU À APPRIVOISER

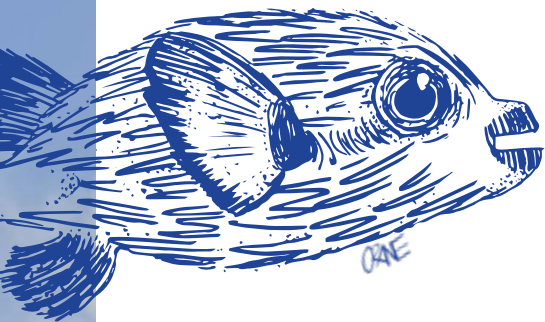
• L'ex-Mie Cécile d'Arnaud Boissières

Nul ne sait si la nouvelle monture de Rodolphe Sepho, acquise pour 1,3 million d'euros, lui portera chance. Mais son pedigree peut faire naître de réels espoirs tant elle s'est distinguée sur toutes les mers du globe depuis sa mise à l'eau, en 2007. Acheté il y a quatre ans à Michel Desjoyeaux par le skipper Arnaud Boissières, l'un des marins les plus expérimentés de la flotte, cet Imoca portait les couleurs de *La Mie Cécile* lors du dernier Rhum (9^e, en 2018) et du Vendée Globe (15^e, en 2021). Associé au barreur des Sables d'Olonne pour la Transat Jacques Vabre (16^e en Martinique, le 29 novembre), le Guadeloupéen a donc repris le flambeau sur ce bateau équipé de foils de première génération. « Après grutage, nous avons modifié l'habitabilité à bord, changé son nom en *Rêve de large 3 - Région Guadeloupe*, apposé une nouvelle déco à la sauce Sepho, puis procédé au remâtage (le 8 juin, NDLR). »

• Dernière ligne droite

En offrant un bouchon de rhum à Neptune pour honorer son premier franchissement de l'équateur, fin novembre durant la Jacques Vabre, Sepho s'est immiscé dans la grande famille du large. Une allégeance au dieu de la mer venue aussi, comme un symbole, dessiner la dernière ligne droite de sa préparation. Épaulé par son coéquipier Arnaud Boissières (18 passages de l'équateur) — et futur concurrent à Saint-Malo —, le Guadeloupéen a pu avaler, pour sa première transatlantique en IMOCA, « un maximum d'informations sur la gestion du bateau. C'est un sport qui reste extrêmement dangereux, je dois donc multiplier les exercices pour être rassuré sur mon matériel ».

Après quelques contretemps, Sepho a finalement quitté Pointe-à-Pitre mi-septembre pour rejoindre son port d'attache à La Rochelle et entériner sa qualification au Rhum. L'occasion de valider, aussi, les tout derniers réglages en solitaire.



Rêve de Large - Region Guadeloupe

(Imoca)

Numéro de voile FRA 14

Date de construction 2007

Architecte Owen Clarke design

Chantier Hakes marine

Longueur hors-tout 18,28 m

Largeur 5,65 m

Déplacement 7,9 T

Tirant d'eau 4,50 m

Hauteur du mât 29 m

Voilure au près 300 m²

Voilure au portant 610 m²

• Une préparation physique exigeante

Les skippers, athlètes de haut niveau ? « On ne s'imagine pas mais la voile est un sport tellement exigeant, qui crée beaucoup de traumatismes. Il faut travailler le postural, prévenir les risques, être sûr qu'on soit bien dans son corps avant de partir car il n'y a pas d'hôpital en mer ! Quand on navigue à 35 nœuds de vent, on peut vite taper une vague et se faire éjecter. Ma préparation se veut donc continue et pas uniquement pour la Route du Rhum », insiste cet adepte du catamaran de sport, à l'écoute de l'ostéo Malik Merion et du kiné Thomas Pinot pour ne rien laisser au hasard : préparation physique, médicale et alimentation.

SES DÉBUTS DANS LA VOILE

• Ses modèles des années 2000

S'il n'avait que quatre ans lors de la traversée de Claude Bistoquet, le premier Guadeloupéen d'origine au départ de Saint-Malo en 1990, Rodolphe Sepho a surtout pris goût au Rhum quelques années plus tard, en suivant les exploits des Coquelin, Fiston, Dreux et Théliér. Ce dernier a d'ailleurs apporté son expertise au Goyavien dans la réussite de son projet. « J'ai aussi été le préparateur de Jimmy Dreux en 2010. Ce sont ces aventuriers qui m'ont attiré vers le large et qui m'ont transmis la magie de la Route du Rhum. »

• Un rapport difficile à la mer

À force de persuasion et de résultats sportifs, le jeune Rodolphe a peu à peu fait accepter ses rêves de large à ses parents. « Au début, ils refusaient catégoriquement. C'est pourtant ma mère qui m'a inscrit aux cours de voile, mais dès que j'ai commencé à m'éloigner du bassin de Goyave... » Il faut dire que dans la société antillaise, le rapport à la mer est délicat et rappelle dans l'inconscient collectif l'histoire douloureuse de l'esclavage. « On a beaucoup d'a priori, c'est vrai. Pour prendre son bain le dimanche ou aller faire la fête sur les îlets, ça va, mais c'est plus compliqué quand on évoque notamment l'aspect professionnel des métiers de la mer, qui restent très peu valorisés. »

Le chiffre

1,3

C'est le prix d'achat, en million d'euros, du nouvel Imoca de Rodolphe Sepho. « Ce type de bateau vaut très cher, c'est pourquoi nous avons essayé de maîtriser les coûts en achetant un bateau d'occasion. » Il faut ajouter 300 000 euros de budget pour les à-côtés (inscription, assurance, frais de fonctionnement, communication, etc.).





PORTRAIT VIDÉO

©Thibaut Desmarest



UN ÉDUCATEUR AVANT TOUT

Résolument impliqué dans les parcours éducatifs des jeunes Guadeloupéens, à travers son association Rêve de Large et dans ses fonctions d'éducateur à Voile 44, à la base nautique de Goyave, Rodolphe Sepho fait de la transmission son cheval de bataille.

Apporter sa pierre à l'édifice pour offrir un avenir aux jeunes. Sur leurs terres. À travers son association Rêve de Large et son projet intitulé « L'économie bleue au service de la jeunesse guadeloupéenne », Rodolphe Sepho partage son expérience avec les élèves engagés dans la filière « maintenance nautique » des lycées Chevalier Saint-Georges (Les Abymes), Hyacinthe-Bastarud (Marie-Galante) et Blanchet (Gourbeyre). « On s'est rendu compte que le domaine nautique n'était pas assez exploité en Guadeloupe. On a donc voulu profiter de ce bel événement qu'est la Route

**« SENSIBILISER
LES JEUNES
ET LES FAIRE
PROFITER
DE NOTRE
EXPERTISE »**

du Rhum pour sensibiliser les jeunes et leur faire profiter de notre expertise. » Plusieurs semaines durant, des petits groupes ont ainsi pu naviguer sur l'Imoca et en découvrir les spécificités. Une première dans l'archipel. « Ils ont déjà cette sensibilité à la mer, mais peu affichent des perspectives concrètes sur leur avenir. Je veux les rassurer en leur disant qu'il s'agit d'un secteur d'activité

extraordinaire, au fort potentiel, que ce soit dans les métiers de la course au large ou de la plaisance. Il y a tout à faire en Guadeloupe. »

UN SENTIMENT DE RESPONSABILITÉ

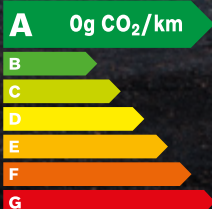
Également éducateur technique et sportif au centre nautique Voile 44 de Goyave, qui dépend du Centre d'adaptation à la vie active des Abymes, le skipper a fait de son engagement pour les jeunes en rupture familiale, sociale ou scolaire son cheval de bataille. « Le monde de la mer m'a permis de m'épanouir, d'en tirer des bénéfices personnels. Il est de ma responsabilité de transmettre ces valeurs à d'autres jeunes en perte de repères et de projection. Tous ne seront pas profs de voile ou skippers, mais si quelqu'un, à travers mon aventure, peut trouver une porte de sortie, ce sera une belle récompense pour moi. » Rodolphe Sepho souhaite toutefois leur apporter autre chose que des lignes sur leur CV : « La mer et la pratique de la voile m'ont inculqué certaines valeurs : le dépassement de soi, la persévérance, la patience et surtout l'humilité », insiste celui qui a tracé ses premiers ronds dans l'eau à l'âge de 5 ans, sur ce même plan d'eau de Goyave. Là où tout a commencé.

V O L V O

VOLVO C40 RECHARGE

100% ÉLECTRIQUE

408 ch • Autonomie jusqu'à 449 km*



*Pour la version Twin Recharge. Autonomie WLTP jusqu'à 449 km, variable selon le type de conduite et différents facteurs externes.
Consommation électrique WLTP (mixte) : 19.9 kWh/100 km. Photo non contractuelle.
CAMA - SAS au capital de 1 350 000 € RC PAP 87 B 412 - Siret 34245198600018 - APE 4511 Z.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



Rue Thomas Edison • ZI Jarry • Baie-Mahault • 0590 32 68 00

www.volvo-guadeloupe.com

 Volvo Guadeloupe

 Volvo_Guadeloupe

DAVID DUCOSSON

« UN PROJET TRÈS PERSONNEL »

Skipper professionnel mais aventurier dans l'âme, David Ducosson rêve d'arriver à bon port après un premier échec en 2018. À la barre du multicoque *Trilogik - Dys de cœur*, le Gosiérien de 50 ans porte un projet ambitieux pour le développement de la voile en Guadeloupe.

Vous nous avez fixé rendez-vous à la base nautique de Saint-François, devant un canot de voile traditionnelle. Pourquoi ?

Car il s'agit du magnifique canot de mon ami François Guibourdin, qui m'a proposé de le rejoindre il y a deux ans. C'est une activité que je connaissais assez peu mais je me suis lancé à fond ! Ça me manquait de naviguer en équipage sur ce type de bateau très particulier et dans une ambiance de régate vraiment géniale. Mine de rien, c'est aussi un très bon entraînement physique pour le large. Ça fait les abdos !

C'est donc reparti pour une deuxième participation au Rhum après votre abandon en 2018. Ça n'a pas dû être facile de relancer la machine...

Ça a été très dur à encaisser, c'est vrai. J'ai mis plusieurs années à me remettre de cet échec (1). Et puis je me suis rendu compte que j'avais vraiment envie de boucler cette aventure, d'arriver chez moi. J'ai ce rêve de franchir la ligne devant l'îlet Gosier. Un skipper de Métropole a déjà, en quelque sorte, rempli ses obligations auprès de ses partenaires en prenant le départ, mais pour nous, Guadeloupéens, c'est différent.

Comment est née l'idée d'acquérir un nouveau bateau ?

Quand je me suis lancé dans ce nouveau projet, il était prévu que je remette un bateau en état, comme il y a quatre ans (il barrait alors le trimaran d'Anne Caseneuve (2), NDLR). Mais ça me posait problème car j'aurais à nouveau dépensé beaucoup d'argent et d'énergie pour finalement le restituer à son propriétaire après la course. Je suis alors parti sur un projet beaucoup plus personnel avec l'achat d'un bateau (120 000 euros). Et dans ce genre de cas, soit on a beaucoup d'argent, soit on en fait un outil de travail. Comme je suis skipper de profession, j'ai plutôt choisi cette deuxième option.

Pour mener à bien quel type de projet ?

L'idée, c'est de pouvoir exploiter le bateau en Guadeloupe, en organisant des sorties découverte de la voile sportive. Ça ne se fait pas encore chez nous, contrairement à la Bretagne ou à la Méditerranée. J'aimerais aussi qu'il poursuive sa vie de course, en l'inscrivant sur tous les gros événements de la Caraïbe, comme la RORC 600 ou les Voiles de Saint-Barth'. Sans oublier la formation professionnelle de skipper, car il est toujours intéressant de goûter au maniement des bateaux de course. Qui peut le plus peut le moins !

Dites-nous en plus sur ce trimaran, baptisé *Trilogik*...

Il a une sacrée histoire et un joli palmarès. Ce bateau a été construit en 2003 par Éric Bruneel (fondateur de Neel Trimarans) et s'est illustré dès sa première vie de course en remportant la Transat anglaise (The Transat, en 2004), The Rolex Fastnet Race (2005), puis en montant sur le podium de la Route du Rhum (2e en 2008 avec Éric Bruneel). C'est un bateau éprouvé, simple mais performant. Côté matériaux, la coque est en sandwich polyester, avec renforts et mât en carbone, pour 15 mètres de long et 12 mètres de large. S'il n'est pas de dernière génération, il reste compétitif dans la classe Rhum Multicoques.

Où l'avez-vous déniché ?

À Port-Médoc (Gironde), à une centaine de kilomètres au nord de Bordeaux. C'est un endroit que je connais très bien puisque ma grand-mère paternelle possédait une maison au Verdon-sur-Mer. J'y suis allé toute mon enfance et mon adolescence. C'est d'ailleurs là-bas que j'ai appris à faire de la voile, en Optimist, et à nager, au club Mickey ! J'y reviens régulièrement. Depuis des années, je voyais ce bateau un peu à l'abandon. Je me suis alors renseigné sur l'identité de son propriétaire.



Quel est votre programme pour les semaines à venir ?

Nous allons remettre le bateau en état à Port-Médoc (depuis notre interview au mois de mai, David Ducosson a rejoint l'Hexagone, NDLR) pour effectuer les premiers tests sur l'eau mi-juillet. Nous avons un million de petites choses à faire sur le chantier. On doit réviser le moteur, revoir l'électronique, le nettoyer, le repeindre, etc. Une remise en état globale d'un bateau qui n'a pas navigué depuis quatre ans. Ensuite, je prévois de m'aligner sur un parcours libre de qualification de 1200 milles.

Votre histoire avec le large et la Route du Rhum est intimement liée à une rencontre...

Oui, tout est parti d'une rencontre qui a été déterminante dans ma vie, celle avec Anne Caseneuve, qui nous a malheureusement quittés. Nous étions en formation à l'IRPM (Institut régional pêche et marine) de Gourbeyre, où j'ai passé mon diplôme de skipper professionnel. On a commencé à naviguer ensemble sur des bateaux de course, ça m'a tout de suite plu. J'ai ensuite participé à la construction de son trimaran (à partir de 2001, NDLR) et développé tout un réseau aux côtés d'Anne et de son mari, Christophe Houdet. J'en suis alors venu à travailler auprès d'autres skippers guadeloupéens comme Claude Théliér (2002, 2006) et Philippe Fiston (2010), avant de me lancer en 2018 au départ du Rhum, à la barre du bateau d'Anne.

(1) Face à des conditions dantesques, David Ducosson a dû abandonner après une semaine de course et deux grosses avaries (voile et barre).

(2) La navigatrice, amoureuse de la Guadeloupe, est décédée en 2015 d'un cancer à l'âge de 51 ans, un an après avoir remporté la Route du Rhum dans la catégorie Rhum.

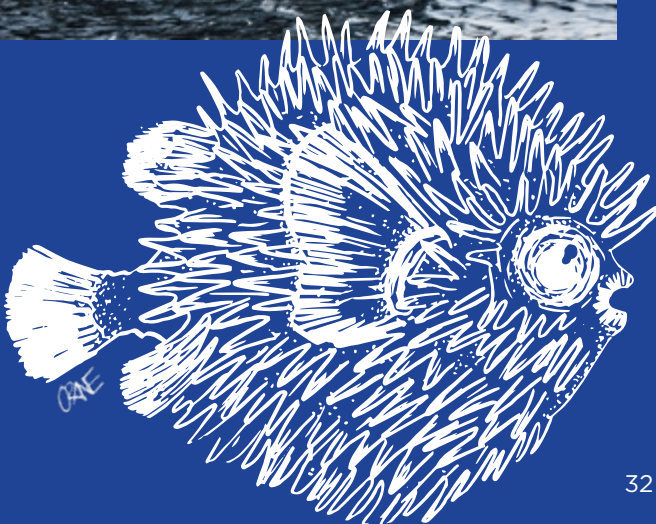


Trilogik - Dys de Coeur (Rhum Multi)

Numéro de voile 5
 Date de construction 2003
 Architecte Lombard / Joubert-Nivelt Design
 Chantier Las Minimes La Rochelle
 Longueur hors-tout 15,24 m
 Largeur 12 m
 Déplacement 4 T
 Tirant d'eau 2,70 m
 Hauteur du mât 22 m
 Voilure au près 150 m²
 Voilure au portant 185 m²

« C'EST UN BATEAU ÉPROUVÉ, SIMPLE MAIS PERFORMANT »

©D.R.



PORTRAIT VIDÉO

Beachwear Homme - Femme - Enfant - Accessoire



Guadeloupe - Caribbean



Retrouvez nos boutiques

33 rue Jean Calot, 97137
Terre de Haut, Les Saintes

0690676321

4 immeuble Les Poiriers, Marina Bas du Fort
97110 Pointe-à-pitre

0590235117

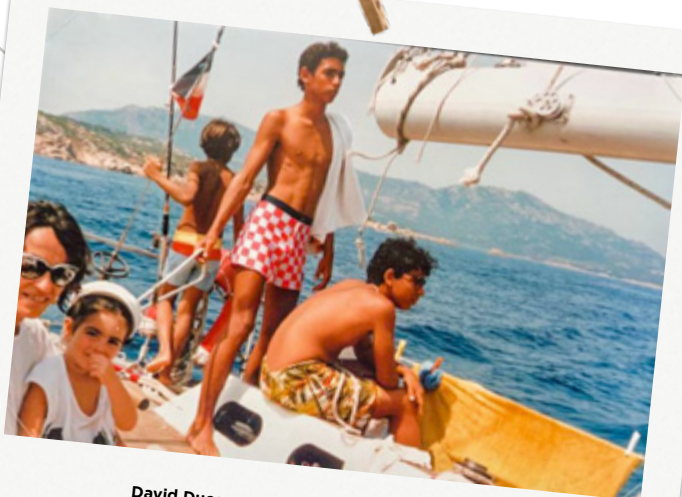
Village Artisanal, la Pointe des Châteaux
97118 Saint-François

0590884209

SOUVENIRS SOUVENIRS

Le temps passe mais la passion reste intacte. Nos skippers guadeloupéens, de naissance ou d'adoption, ont bien voulu ressortir des tiroirs leurs photos d'enfance sur les plans d'eau de l'archipel. On ne s'en lasse pas !

©Collections personnelles des skippers



David Ducosson en Sardaigne, en famille, assis sur le pont du *Saint-Amour*. Milieu des années 1980.



Damien Seguin sur le bateau de son frère. Cercle sportif de Bas-du-Fort (CSBF), 1993.



Kéni Piperol, 17 ans, en Hobie Cat 16, avec Yann Crusoe. Semaine nautique de Schoelcher en Martinique, 2013.



Lauricisque, Pointe-à-Pitre. **Willy Bissainte** (à G.), 15 ans, remporte la coupe du Crédit agricole en dériveur 420, avec Daniel Atalys.



Thibaut Vauchel-Camus (second plan), à 18 ans, avec Boris Brauer. Championnat de Guadeloupe de Hobie Cat 16, 1996.



Sacha Daunar, 8 ans, Grande Anse d'Arlet, Martinique.



Régate de la Grande Galette, 2012. Victoire de Jean-Claude Lahary, **Kéni Pipero** (16 ans) et Yann Crusoe.



Willy Bissainte, adolescent (à G). Rade de Pointe-à-Pitre.



Sacha Daunar, 2 ans, à bord de Bianca, le bateau de son illustre grand-père Guy Chalono.



Thibaut Vauchel-Camus (à G.) et **Damien Seguin**, en Guadeloupe. Cercle nautique de Bas-du-Fort, 1997.

WILLY BISSAINTE

GARDIEN DES TRADISYON

À la barre de *Tradisyon Guadeloupe* (Rhum Mono), Willy Bissainte rempile pour une quatrième traversée malgré la sévère déconvenue de 2018. À 52 ans, le skipper pointois affiche une belle résilience, dont il puise la force dans l'amour qu'il voue à son île.

En rebaptisant son bateau du nom originel de son premier Rhum (2010), Willy Bissainte entend sans doute conjurer le mauvais sort, lui, le Guadeloupéen échoué après seulement quelques heures de course il y a quatre ans, sur les rochers de l'île Rouzic (Côtes-d'Armor). Mais plus qu'un symbole lié à une superstition, plus qu'un titre flanqué sur une coque, *Tradisyon Guadeloupe* incarne l'histoire d'un homme viscéralement dévoué à son archipel et défenseur de son héritage. Ce n'est donc pas un hasard si le skipper nous a donné rendez-vous au cœur du quartier populaire de Lauricisque pour évoquer sa quatrième participation. Un lieu chargé de souvenirs et empli d'émotions. « C'est là-bas, juste à côté de la bouée rouge, que j'ai débuté la voile, à l'école municipale de Pointe-à-Pitre », montre-t-il du doigt depuis le pas-de-porte d'une kaz traditionnelle surannée, à deux pas des marins-pêcheurs qui animent le petit port. « Tous les milieux s'y retrouvaient, c'était un endroit très convivial et accessible à chacun : 20 francs par mois pour les jeunes, je crois, 40 francs pour les adultes. »

Comme beaucoup de gamins du coin, Willy, 13 ans, débute à la barre d'un 420 (un dériveur double de 4,20 m), avant de s'essayer, un peu plus tard, au Laser en solitaire. « On faisait beaucoup de régates à l'intérieur de la rade. Avec les tours Gabarre et les hauts immeubles, le vent variait beaucoup. Il fallait être malin », se remémore l'ancien élève de Jean Eugénie, l'ex-directeur de la structure. Le vent, qu'il apprend à dompter sur l'eau depuis tout petit, a finalement raison de son terrain de jeu d'enfant. Parti mener ses études d'ingénieur en bâtiment dans l'Hexagone deux ans auparavant, c'est impuissant qu'il voit le cyclone Hugo frapper la Guadeloupe en 1989. L'école de voile ne s'en relèvera jamais.

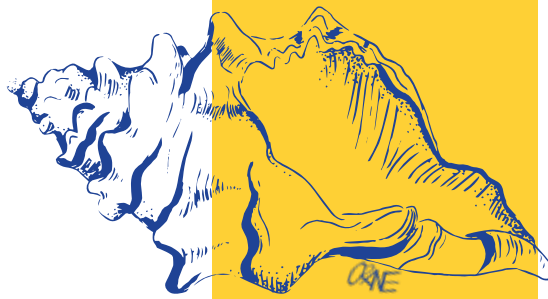
De retour au péyi dix ans plus tard, diplôme en poche, Willy Bissainte découvre alors la voile traditionnelle qui honore de curieux canots surtoilés, fabriqués en bois local. Fidèle à son jardin de Lauricisque, le skipper s'emploie à gréer une embarcation prêtée par

Monsieur Bourgarel, une figure locale, avant d'acquérir ses propres canots : *Difé Kako* (traduire par "On met le feu !") et *Mèt a Manioc* ("l'homme de la situation"). Déjà en langue créole, celle dont il est si fier. « Avec mon ami, mon frère d'enfance, Robert Berdier, lui aussi patron de son canot à l'époque, on mettait à l'eau juste là, derrière moi. On s'entraînait tous les week-ends pour préparer les régates à venir et le Tour de la Guadeloupe (TGVT). »

Sur les plans d'eau, Bissainte bataille alors face aux Gwo Modan Claude Théliet et Philippe Fiston qui s'engageront sur leur premier Rhum en 2002 et en 2006. « Je me disais qu'ils étaient fous !

©Thibaut Desmarest





Moi, je préférais les petits bateaux plus sensibles, qui bougeaient beaucoup, où on pouvait faire du rappel et du trapèze. Mais ça a commencé à mijoter dans ma tête. »

AMATEUR-PASSIONNÉ

L'appel du large et du solitaire le pousse finalement à s'inscrire au départ à Saint-Malo pour ses 40 ans, en novembre 2010. D'abord à la barre d'un Class40, puis dans la catégorie Rhum Mono à bord d'un Open 50 (15 m de long, 4,70 m de large), un plan Berret-Racoupeau, lors des deux éditions suivantes.

Mais en 2018, le "local de l'étape" se serait bien passé du coup de projecteur qui a éclairé sa première nuit de course. Un abandon inévitablement médiatisé qui a laissé de profondes cicatrices chez ce papa de deux enfants, peu enclin à ressasser le passé. « Je suis conscient d'avoir commis des erreurs stratégiques, dans ma préparation comme sur l'eau. Nous sommes une toute petite équipe et j'ai dépensé trop d'énergie à vouloir tout faire moi-même. Je suis arrivé très fatigué au départ et j'ai clairement manqué de lucidité. »

S'il lui a fallu du temps pour évacuer le poids de la culpabilité et se projeter à nouveau, l'auteur de *L'école*

de la patience (Ed. Afromundi, 2011) a choisi de se resservir un Rhum, avec la même monture et le même jeu de voile qu'il y a quatre ans, budget serré oblige. « Le bateau a tout de même passé plus de deux ans en chantier pour le réparer et l'optimiser. Mais aujourd'hui, j'ai quasiment tout ce que je souhaite en termes d'équipements. Je n'ai pas de foils, ce n'est pas une Formule 1, mais c'est une bonne mobylette ! »

Exilé à Lorient pour la dernière ligne droite de sa préparation, Willy Bissainte ne jouera pas dans la même cour que ses "compatriotes" Rodolphe Sepho (IMOCA) et Keni Piperol (Class40), qui a rejoint la prestigieuse team de Lalou Roucayrol à Port-Médoc (Gironde). « La catégorie Rhum Mono est plus adaptée aux gens comme moi. » Entendez par là, aux "amateurs passionnés", prêts à voguer trois semaines au milieu de l'océan, loin de sa Guadeloupe chérie. « La nature, les sorties en rivière, mes petits concerts (il est batteur dans des groupes de jazz, NDLR) et la gastronomie de chez nous vont énormément me manquer. » Mais le Pointois pourra cette année encore compter sur le colombo de poulet préparé sous vide par sa famille pour se remonter le moral. Chez les Bissainte, on ne déroge pas à la tradisyon.





PORTRAIT VIDÉO

**Tradisyon Gwadeloup
(Rhum Mono)**

Numéro de voile 19
Date de construction 2002
Architecte **Berret-Racoupeau**
Chantier **Open 50 JFD sarl**
Longueur hors-tout 15 m
Largeur 4,70 m
Déplacement 5 T
Tirant d'eau 4,10 m
Hauteur du mât 22 m
Voilure au près 190 m²
Voilure au portant 375 m²



©samclicklack

SON PROVERBE

**LANMÈ PA NI
PYÉBWA (1)**

« Dans l'histoire de la mer aux Antilles, il y a toujours eu cette peur. Mais aujourd'hui, le Guadeloupéen se tourne de plus en plus vers les plans d'eau, que ce soit en bateau à voile, à moteur, en jet-ski, en kitesurf ou par d'autres activités. J'aime rappeler cette expression car, justement, elle évolue avec le temps, et c'est tant mieux. »

(1) En mer, il n'y a pas d'arbre pour s'accrocher.





Votre

~~MON~~

EAU AU

QUOTI-

DIEN



Eau rendue potable par traitements

POUR VOTRE SANTÉ, PRATIQUEZ UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE RÉGULIÈRE - WWW.MANGERBOUGER.FR



DAMIEN SEGUIN

« JE RÊVE D'UNE TRÈS JOLIE PLACE »

À la barre de son illustre monture, sacrée lors du dernier Vendée Globe, Damien Seguin, 42 ans, nourrit de belles ambitions pour sa quatrième traversée, qui doit le ramener "à la maison". Élevé aux effluves du Rhum durant son enfance en Guadeloupe, le skipper de *Groupe Apicil* rouvre, avec émotion, son livre à souvenirs.

Vous vous affichez à la barre d'un nouveau bateau pour le moins prestigieux. Racontez-nous...

C'est une vraie fierté, effectivement. J'ai pu acquérir le bateau vainqueur du Vendée Globe 2020-2021, barré alors par Yannick Bestaven et qui s'appelait *Maître Coq IV*. Il s'agit d'un monocoque de 60 pieds de long (un peu plus de 18 m), tout en carbone, avec un mât qui culmine à 29 m de haut pour un poids d'environ 9 tonnes. Il a été mis à l'eau en 2015 et bénéficie donc de technologies plus récentes que mon précédent bateau, comme des foils par exemple.

Avez-vous eu le temps de l'apprivoiser ?

Oui, c'est un bateau sur lequel je me sens bien. Je l'ai récupéré juste après la dernière Transat Jacques Vabre, à la fin de l'année dernière. Après un court chantier d'hiver, j'ai pu naviguer pas mal cette année, notamment lors de grandes courses en solitaire comme la Bermudes 1000 race (9e/24) et la Vendée Arctique (9e/25), où nous sommes montés jusqu'en Islande. J'ai cumulé pas mal de milles. Je vais pouvoir partir serein de Saint-Malo.

Vous n'avez pas effectué de gros chantier, pourquoi ?

L'idée était de pouvoir naviguer le plus vite possible pour prendre mes marques dessus. On a essentiellement changé la décoration et révisé tout ce qui touchait à l'électronique et à l'électricité pour repartir sur un bateau le plus fiable possible. L'hiver prochain, par contre, ce sera un gros chantier qui durera 5 ou 6 mois, en vue du Vendée Globe 2024. Nos "baby foils", qui datent de 2016 et font partie de la première génération, seront remplacés par exemple. En tout cas, au départ du Rhum, j'aurai un bateau dont on a énormément travaillé la fiabilité.

Certaines pièces ont été fabriquées à partir de matériaux alternatifs. Ça commence enfin à bouger...

C'est important pour moi, mais aussi pour l'ensemble des marins. On a cette conscience aujourd'hui de l'environnement dans lequel on navigue, face à un écosystème de plus en plus fragile. Cet hiver, au lieu de remplacer des pièces par d'autres en carbone, comme la plupart des bateaux de course, on les a fabriquées en fibre de lin avec de la résine bio-sourcée. Pour les supports d'écran, par exemple, le plancher de matassage, la table à carte, le siège de veille, tous ces éléments non-structurels. C'est une petite goutte d'eau mais on veut montrer qu'on peut avoir de bonnes pratiques.

Quels sont vos objectifs sportifs pour votre 4e participation au Rhum, la 2e en Imoca ?

Je commence à connaître le chemin de la Guadeloupe ! C'est une course que j'ai toujours terminée (1), c'est important. Je vais continuer à acquérir de l'expérience en Imoca, car j'ai beau avoir un Vendée Globe au compteur, on en apprend toujours. Le Rhum est particulier pour moi, car je reviens un peu à la maison, j'ai vraiment envie de bien figurer. Quand on regarde l'évolution de mes classements, c'est de mieux en mieux à chaque fois, alors je peux rêver secrètement de finir à une très jolie place.

La concurrence sera très rude en Imoca...

Le plateau est extrêmement relevé, avec des bateaux de toute dernière génération qui ont vocation à bien figurer sur les grandes courses océaniques, dont la Route du Rhum et le Vendée Globe, alors je vais surtout miser sur la fiabilité et ma connaissance du parcours. La classe regroupe une quarantaine de bateaux, dont une dizaine de neufs, construits cette année. Le reste de la flotte a au moins participé une fois au Vendée Globe. Tous les skippers auront le couteau entre les dents, ça va être un vrai sprint d'une dizaine de jours.

Niveau budget, vous ne jouez pas dans la même cour que certains concurrents...

Certes, on n'atteint pas les budgets de Charal ou d'autres grands teams, mais on a fait grandir notre équipe et on a racheté le bateau qui a gagné le Vendée Globe. Nos sponsors ont mis les moyens pour nous permettre de franchir un cap. On se situe dans une bonne moyenne avec le sentiment de bien faire les choses.

Après votre très belle 7e place pour votre premier Vendée Globe, vous ne pensez qu'à y retourner en 2024...

Après l'arrivée (en 2021), j'ai tout de suite voulu replonger dans une deuxième préparation. J'ai la prétention de vouloir faire mieux, même si je n'ai bien sûr aucune garantie. Je voulais m'embarquer dans l'aventure car c'est plus qu'une course, c'est indescriptible. J'ai passé 80 jours en mer qui ont été à la fois compliqués et merveilleux. Je veux revivre ces sensations. Ça va être un gros challenge, avec un bateau qui sera bien meilleur. Tout est possible.

(1) 10e en 2010 (*Des pieds et des Mains*, Class40), 8e en 2014 (*ERDF, Des Pieds et des Mains*, Class40), 6e en 2018 (*Groupe Apicil*, Imoca).



PORTRAIT VIDÉO

Son handicap, tout un symbole

Né sans main gauche, Damien Seguin a marqué les esprits à son arrivée du Vendée Globe, début 2021, affublé de la tenue du capitaine crochet. « J'ai toujours voulu que mon parcours soit un symbole », glisse le fondateur de l'association Des pieds et Des mains, qui œuvre pour plus d'accès aux sports nautiques des personnes en situation de handicap. Lui-même, depuis son enfance, a su convaincre que son handicap n'était pas un frein. « Je n'ai pas beaucoup de recul sur l'ensemble de mon parcours car j'essaie toujours de passer d'un projet à un autre et d'aller vers l'avant. Mais entre ma carrière en voile olympique et aujourd'hui la course au large, c'est vrai que j'ai réussi de belles choses, confie le skipper d'Apicil, un groupe porteur des mêmes valeurs. Je mets toujours énormément de rigueur et de passion dans ce que je fais. La clé de ma réussite est certainement là. »

Seguin à Paris 2024

En parallèle de sa carrière au large, le Guadeloupéen d'adoption s'est distingué en voile paralympique. À son tableau : l'or aux Jeux d'Athènes (2004) et de Rio (2016) ainsi qu'une médaille d'argent à Pékin (2008), sur un quillard de sport 2.4 mR (4,20 m de longueur). Malgré la suppression de la voile paralympique pour les Jeux de Paris 2024, on devrait retrouver Seguin dans la capitale : « J'ai de fortes attaches avec l'histoire olympique, du côté de l'encadrement aussi. J'aimerais encore jouer un rôle à Paris, auprès des athlètes et des entraîneurs. Je serai présent d'une manière ou d'une autre, car un événement comme ça, ça ne se rate pas. »

Son enfance en Guadeloupe

• SON ARRIVÉE DANS L'ARCHIPEL

« J'ai débarqué en Guadeloupe avec ma famille en 1989, à 10 ans. Je ne savais pas où je mettais les pieds, mais je suis vite tombé amoureux de l'île. J'y ai appris à faire de la voile et j'y ai vécu mes premières émotions sur l'eau, en Optimist, en Laser et en Hobie Cat 16, avec d'abord l'envie de s'amuser, puis le niveau est monté naturellement. J'y ai vécu un peu plus de dix ans avant de partir avec Thibaut Vauchel-Camus, en 1998, pour mener à bien notre projet professionnel. On avait l'opportunité de rentrer à l'École nationale de voile à Quiberon. Le premier hiver n'a pas été simple avec ce vent glacial sur l'eau, mais je pense qu'on a fait le bon choix. »

• LES LÉGENDES DU RHUM COMME MODÈLES

« J'ai assisté à trois arrivées : 1990 avec la victoire de Florence Arthaud, 1994 et 1998 avec Laurent Bourgnon. En 1990, avec mon petit frère, on avait découpé les portraits des skippers dans *Voiles et Voiliers* pour aller à la chasse aux autographes. J'ai le souvenir d'avoir rencontré Florence Arthaud, Philippe Poupon, Mike Birch, les grands noms qui ont marqué l'histoire de la course au large. Quelques semaines après, je me suis inscrit pour mes premiers cours d'Optimist. C'était à l'AVPP, qui se trouvait à la marina du Gosier. On allait naviguer jusqu'à l'îlet cochon. J'ai ensuite été licencié à l'AS Force 7, puis au CSBF et à Cataraïbes. J'ai fait pas mal de clubs. C'est émouvant de se remémorer ces noms-là, même si certains n'existent plus malheureusement. Vingt ans après l'arrivée d'Arthaud, je disputais ma première Route du Rhum en Class40 (à bord de *Des pieds et des Mains*, en 20 j., 00h, 6'08).

©Jean-Marie Liot



Groupe Apicil (Imoca)

Numéro de voile 17
Date de construction 2014
Architecte VPLP / Guillaume Verdier
Chantier CDK Technologies
Longueur hors-tout 17,28 m
Largeur 5,90 m
Déplacement 8 T
Tirant d'eau 4,50 m
Hauteur du mât 29 m
Voilure au près 300 m²
Voilure au portant 500 m²





SEBASTIANO

CARIBBEAN LIFESTYLE



ENGAGÉ **ROUTE
DU
RHUM**

-20%

CODE : **RDR22**

VALABLE SUR LE SITE WEB
DU 6 AU 27 NOVEMBRE 2022
PROMOS NON CUMULABLES

SHOP ONLINE



CLICK & COLLECT

SEBASTIANO.FR



@SEBASTIANO_FWI
RESTONS CONNECTÉS

SACHA DAUNAR

LE BIZUTH VOIT LARGE



Habitué à batailler entre les bouées dans les eaux caribéennes, Sacha Daunar s'apprête à réaliser son rêve de course au large sur la Route du Rhum, pour sa première transatlantique en solitaire. À la barre du Class40 *Viking Forever*, l'ex-président de la Ligue de voile de Guadeloupe porte un projet sur deux ans, qui doit le mener à la Transat Jacques Vabre en 2023.



PORTRAIT VIDÉO

Fort de son physique de pilier de rugby, son sport de prédilection, Sacha Daunar enchaîne depuis plus de vingt ans les ronds dans l'eau et les succès. Mais le bassin caribéen est devenu un terrain de jeu trop étroit pour ses larges épaules. « J'ai quasiment parcouru un tour du monde ici ! », s'amuse le Martiniquais de naissance, Guadeloupéen d'adoption. Bercé par les flots dans le ventre de sa mère, navigatrice, le jeune Daunar fait ses armes sur les plans d'eau de l'île sœur, d'abord en Optimist, puis en Laser, en Surprise, etc.

Un cheminement classique pour tout marin en herbe, qui l'amène à découvrir, il y a peu, les joies de la Class40 (monocoque de 12,19 m). « Lorsque je faisais encore partie de l'association Clipper, le skipper Olivier Magré (25e de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe en 2018) nous a fait l'honneur de nous offrir son bateau.

« J'AI QUASIMENT PARCOURU UN TOUR DU MONDE ICI ! » J'ai alors eu tout plaisir à naviguer sur ce type de support, notamment lors de notre victoire sur

la Heineken Regatta, en 2020, face à des concurrents expérimentés comme Morgane Ursault-Poupon. »

Mais l'ancien président de la Ligue guadeloupéenne de voile, 32 ans, prend vite conscience que « ce type de bateau n'est pas fait pour tourner autour des îles, entre trois bouées ». Ses rêves de transatlantique commencent alors à le chatouiller sérieusement. Il est temps de mettre les voiles. « J'avais vraiment envie de découvrir autre chose, de faire de la distance. »

« CE BATEAU A UNE ÂME »

Deux ans après ses premiers regards vers le large, Sacha Daunar s'active au bout du quai 7 de la marina de Pointe-à-Pitre. Nous sommes à la mi-mai et l'homme se prépare à quitter la Guadeloupe pour vivre, aussi surprenant que cela puisse paraître, sa

première traversée de l'océan, à moins de six mois du départ à Saint-Malo. « D'abord en équipage jusqu'aux Açores, puis en solitaire pour rejoindre Quiberon (Morbihan). Cela va me permettre de boucler ma qualification pour la Route du Rhum et de mieux apprivoiser mon bateau. » Car la monture a changé. « Il s'agit d'un Pogo S2, construit en 2010. Il n'est pas de nouvelle génération, mais c'est un bateau robuste, qui a été éprouvé, qui a une vie. Il a déjà participé à plusieurs Route du Rhum et Transat Jacques Vabre, avec de beaux résultats à ses débuts. J'ai vraiment ressenti une âme lors de ma première montée à bord », s'enchant le récent lauréat de l'Antigua Sailing Week à la barre de son nouveau compagnon, baptisé du nom de son association d'aide à l'inclusion sociale : *Viking Forever*.

Un succès de bon augure pour le Rhum ? « C'est sûr que ce résultat est encourageant, mais finir dans les deux premiers tiers serait déjà très bien. Disons qu'avec un budget de 260 000 euros, j'ai pu acquérir le matériel nécessaire pour, je l'espère, vivre la course sereinement. Après, je reste un compétiteur, je vais tout donner avec comme objectif d'arriver avant mon anniversaire, le 25 novembre. Ce serait mon plus beau cadeau », professe cet ingénieur en aéronautique chez Air Caraïbes.

Pourtant, il le sait, son inexpérience ne plaide pas en sa faveur sur une course aussi exigeante. Parmi les 55 skippers engagés dans la catégorie Class40, beaucoup sortent du Figaro et comptent plusieurs traversées à leur actif, notamment la Transat AG2R. « Je suis méconnu du circuit, c'est vrai, mais j'espère tout de même pouvoir titiller les "Gwo Môdan", comme on dit dans la voile traditionnelle ! »

Après deux ans de préparation physique et mentale, aux côtés de son acolyte Alain Reynaud, ce passionné de théâtre affiche une belle sérénité. L'insouciance de la jeunesse sans doute. « Ça me fait penser à la citation de Shakespeare : "Être ou ne pas être, telle est la question". Tabarly l'avait reprise par : "Être marin, on sait ou on ne sait pas". » Malgré son statut de bizuth, Sacha Daunar se sent marin. Et il compte bien transformer l'essai.



**Cit'Hôtel -
Région Guadeloupe
(Class40)**

Numéro de voile **FRA100**
Date de construction **2010**
Architecte **Ereal**
Chantier **Ereal structures**
Longueur hors-tout **12,18 m**
Largeur **4,50 m**
Déplacement **4,5 T**
Tirant d'eau **3 m**
Hauteur du mât **19 m**
Voilure au près **115 m²**
Voilure au portant **275 m²**



**Hisser haut les couleurs
de trois associations**

Par le biais de son association *Viking Forever*, créée en 2020, le skipper antillais partage au quotidien sa passion pour la voile et fait découvrir les joies de la navigation à un public en situation de handicap. Engagé depuis de nombreuses années dans des actions soutenant l'inclusion sociale, Sacha Daunar portera les couleurs de trois associations, dont il est le parrain :

- Tous en Bleu Solidarité Autisme vise à mieux informer le grand public sur les réalités de ce trouble du développement.
- Serac (Solidarité ; Entraide ; Rencontre ; Accessibilité ; Communication), centre de formation unique spécialisé dans la langue des signes et destiné à faciliter l'accès des sourds et des malentendants à la vie sociale, culturelle et professionnelle en Guadeloupe.
- Képis de Pescalunes vient en aide aux enfants malades et aux orphelins de la gendarmerie.



SAINT MALO - GUADELOUPE

KARUKERA®

LE RHUM DES GRANDES TRAVERSEES



www.rhum-karukera.com

Suivez-nous sur  et 

Les rhums se réinventent dans de nouveaux fûts

Rhumerie Karukera

Distribués dans une quarantaine de pays, les rhums Karukera se sont taillé une place au soleil dans le paysage des producteurs guadeloupéens. Mais Grégoire Hayot, président fondateur et maître de chai de la Rhumerie Karukera, voit beaucoup plus loin.



©Lou Denim

En seulement 16 ans, les rhums Karukera ont imposé leurs incomparables saveurs dans le monde des rhums blancs et des rhums vieux agricoles d'exception. Et pourtant, vous n'avez de cesse de trouver les moyens de les réinventer. Quelles sont les nouvelles orientations que vous avez prises ?

En 2020, nous avons revu nos sources d'approvisionnement. Pour le rhum blanc, nous avons choisi de délaissé la canne bleue pour privilégier un terroir : les vertisols de Guadeloupe. Il s'agit des sols

calcaires riches en minéraux du Nord Grande-Terre et de Marie-Galante, marqués par un carême très sec, qui ont pour caractéristique de donner des cannes très sucrées pour des rhums doux aux arômes fruités.

Pour les rhums vieux, sur lesquels notre activité se concentre principalement, nous avons adapté nos techniques de vieillissement aux fûts que nous sélectionnons, dont la cinétique d'extraction des composés du bois permet d'atteindre une pleine maturité en 4 ans au lieu de 8 habituellement. Tout repose en fait sur le choix des douelles, ces pièces de bois de chêne qui constituent les barriques.

Ces fameuses douelles sont au centre des expériences que vous menez actuellement au sein de la rumerie Karukera ?

Nous avons effectivement deux sujets d'expériences en cours. Le premier, initié en 2018, consiste à étudier pour une même eau-de-vie élevée en fût neuf de chêne français, les nuances obtenues selon le grain des douelles (gros, moyen fin et fin). Le grain, c'est l'espacement entre les cernes de croissance du chêne. Les premières conclusions sont très intéressantes. La cinétique d'extraction des composés du chêne et les saveurs obtenues diffèrent très nettement selon le grain du bois. Le grain fin préserve les saveurs fruitées et la finesse du rhum et nécessite un temps de maturation prolongé tandis que le gros-grain libère rapidement les tanins du chêne et produit un rhum au caractère affirmé.

L'autre, initiée en mai 2021, consiste à comparer, aussi pour une même eau-de-vie, les variations organoleptiques et analytiques lors du vieillissement selon différentes variétés de chêne en fûts neufs ainsi qu'en fûts ayant élevé du cognac.

J'aimerais partager et transmettre ces expériences documentées pour montrer le rôle de la variété et du grain du bois de chêne dans la production du rhum vieux. Les produits qui découleront de ces deux expériences sortiront sans doute l'année prochaine, sous forme d'une collection « Karukera Les Douelles » pour illustrer la gamme des saveurs selon la nature des douelles des barriques.

D'autres projets sont en gestation, lesquels sont-ils ?

Nous avons la volonté d'expérimenter la production d'eaux-de-vie à partir de fruits tropicaux que nous avons identifiés : la pomme cannelle, la pomme malaka, la banane et toutes les prunes, particulièrement la prune mombin. Dans le courant du premier semestre

2023, nous allons recevoir les équipements techniques pour la distillation des eaux-de-vie. Ils prendront place dans le nouveau bâtiment en cours de construction actuellement.

Par ailleurs, nous avons entrepris de réorienter nos productions sur des cinétiques plus courtes, en utilisant des barriques jeunes en gros-grain. Cela nécessite des rotations entre fûts neufs et d'occasion pour assouplir les tanins. J'ai appelé notre procédé « le vieillissement dynamique » parce que le maître de chai va devoir réaliser des rotations régulières entre barriques en fonction de leur cinétique et de leur âge. Pour permettre d'entonner les fûts (les remplir) et de les soutirer en toute sécurité, nous construisons actuellement un nouveau chai dans lequel tous les fûts seront accessibles de plein-pied.

Enfin, j'ai pour projet la mise en place d'un atelier à destination du grand public pour lui faire vivre l'expérience de la distillation et de la fermentation. À taille humaine, il permettra un véritable apprentissage, associé à la présentation et à la visite de notre entreprise.

Avec la Route du Rhum, vous allez dans quelques jours bénéficier d'une visibilité accrue, comment vous inscrivez-vous dans cette dynamique ?

Le rhum est attaché à l'identité de nos territoires et contribue à leur promotion. Nous sommes heureux de participer à ce rayonnement, d'autant que cet événement génère un fort engouement pour nos produits.

Chez Karukera, nous soutenons les initiatives de promotion des îles de Guadeloupe, et à l'occasion de la Route du Rhum, celle du skipper antillais Sacha Daunar qui va faire la course en Class 40.

La voile porte de très belles valeurs, comme celles de l'humilité et du partage.

« NOUS AVONS LA VOLONTÉ D'EXPÉRIMENTER LES EAUX DE VIE À PARTIR DE FRUITS TROPICAUX »

*Grégoire Hayot, président
fondateur et maître de chai de
la Rumerie Karukera*



L'INSTANT DE VÉRITÉ

Chacun des sept skippers guadeloupéens engagés a été tiré au sort pour poser une question, et une seule, à l'un de ses compatriotes. Amis dans la vie ou simplement liés par leur passion pour la mer, ils ont accepté le jeu de l'interview croisée, avant de se retrouver au départ à Saint-Malo.

Thibaut Vauchel-Camus à David Ducosson

« On s'est connu sur les spots de surf en Guadeloupe. On se chambrait pas mal sur nos manœuvres qui laissaient parfois à désirer, mais on gardait toujours le sourire. Est-ce que cette culture de la mer et de la glisse est semblable à celle qui t'anime pour participer au Rhum ? »

Réponse de David : « Oui, d'autant que pendant ma qualif, je me suis vraiment rendu compte que j'étais plus marin que coureur. Je suis dans le même état d'esprit sur les multicoques que lorsque je faisais du surf, je me sens davantage freerider. Le jeu de la course m'amuse, mais la compétition n'a jamais été ma motivation première. »



Willy Bissainte à Sacha Daunar

« Comment as-tu vécu ta première nuit en solitaire, sous pilote automatique ? »

Réponse de Sacha : « Très bien, c'était au mois de juin pour ma première transat depuis la Guadeloupe. Le bateau était prêt, j'avais participé à la rénovation des vérins de pilote pour m'assurer qu'ils étaient correctement calibrés et opérationnels. La nuit, c'est particulier, mais je m'étais entraîné pour ne pas partir dans des sommeils trop profonds. Il faut quand même de temps en temps ouvrir les yeux pour s'assurer qu'on est sur la bonne trajectoire. J'ai vécu une superbe nuit étoilée ce jour-là, ce fut un moment féérique. »

Kéni Piperol à Willy Bissainte

« Comment pouvons-nous, nous skippers guadeloupéens, sensibiliser au mieux les Guadeloupéens ? »

Réponse de Willy : « En faisant preuve de pédagogie, en expliquant en détail ce qu'on fait, en racontant notre parcours et en parlant des richesses de notre île. Et surtout en rappelant la chance qu'on a d'avoir cette course qui arrive en Guadeloupe. »



Rodolphe Sepho à Damien Seguin

« **Qu'est-ce qui te motive encore aujourd'hui à continuer, après avoir parcouru autant de milles dans ta carrière ?** »

Réponse de Damien : « Tu me prends pour un vieux ?! La motivation naît de la façon dont on manage ses projets. J'ai toujours mené ma carrière, étape par étape, en apportant de la nouveauté à chaque fois, comme là avec ce nouveau bateau. Et puis on peut traverser quinze fois l'Atlantique, ce sera toujours différent. Je reste aussi profondément un compétiteur, alors tant que je prendrai encore du plaisir, avec de nouveaux challenges, je continuerai. »



Damien Seguin à Kéni Piperol

« **Ton projet semble très réfléchi, bien ficelé. Jusqu'où veux-tu aller ?** »

Réponse de Kéni : « Le contrat de mon partenaire prend fin après le Rhum, donc je ne sais pas trop de quoi demain sera fait, même s'il est possible qu'il poursuive son engagement. L'idée, c'est de continuer en Class40 jusqu'au Rhum 2026 et après, pourquoi pas changer de support, aller vers un Vendée Globe, ou autre. La course en solitaire m'anime davantage qu'en équipage. »

Sacha Daunar à Thibaut Vauchel-Camus

« **Quand on a accompli tout ce que tu as déjà vécu, où trouves-tu cette motivation pour continuer à performer et à t'imposer comme l'un des meilleurs ?** »

Réponse de Thibaut : « Merci Sacha, j'ai dû m'allonger sur un divan ! Cette motivation, je la puise dans ce qui nous lie tous, la passion du support, l'amour de la mer et le goût du challenge. Quand on aime la confrontation sportive, la régates qu'est la Route du Rhum nous offre des émotions uniques dans un univers magique. J'ai la chance d'avoir cette culture du multicoque et d'avoir pris goût aux sensations de vitesse et d'équilibre que procure notre support Ocean Fifty. Se remettre en question en permanence fait que je ne me lasse jamais. »



David Ducosson à Rodolphe Sepho

« **Sachant que tu prévois de faire le prochain Vendée Globe, appréhendes-tu la longue séparation avec ta famille proche ?** »

Réponse de Rodolphe : « Je vois que David me connaît bien, il sait que je suis très proche de ma famille. Bien sûr que j'appréhende la séparation, surtout avec mes filles, mais je leur ai toujours beaucoup parlé. Je veux qu'elles soient fières de moi et je tiens à leur laisser quelque chose. Heureusement, aujourd'hui, on a des moyens de communication performants. »



138 ENGAGÉS

Actual
LE BLEVEC Yves

Banque Populaire
LE CLÉAC'H Armel

Edmond de Rothschild
CAUDRELIER Charles

Idec sport
JOYON Francis

Mieux
LE VAILLANT Arthur

Sodebo Ultim 3
COVILLE Thomas

SVR Lazartigue
GABART François

Use It Again! by Extia
PILLIARD Romain

MILTIM
ULTIM

Apivia
DALIN Charlie

Biotherm
MEILHAT Paul

Bureau Vallée
BURTON Louis

Cap Agir Ensemble
MARSSET Sébastien

Charal
BEYOU Jérémie

China Dream-HAIKOU
XU Jingkun

COMMEUNSEULHOMME
Powered by Altavia
BELLION Éric

Imagine
COLMAN Conrad

Corum L'Epargne
TROUSSEL Nicolas

DEMAIN C'EST LOIN
ROUGER Nicolas

DMG MORI Global One
SHIRAIISHI Kojiro

EBAC Literie
CORNIC Antoine

Fives-Lantana
Environnement
DUC Louis

Fortinet-Best Western
ATTANASIO Romain

FREELANCE.COM
SOUDÉE Guirec

Gentoo
HARAYDA James

Gitana 80
HEER Oliver

GROUPE APICIL
SEGUIN Damien

Groupe Sétin
COUSIN Manuel

*Guyot environnement-
Water Family*
DUTREUX Benjamin

Holcim-PRB
ESCOFFIER Kévin

Hublot
ROURA Alan

Initiatives Cœur
DAVIES Sam

Kattan
GUIFFANT François

La Mie Câline
BOISSIÈRES Arnaud

Lazare
LE TURQUAIS Tanguy

Linkedout
RUYANT Thomas

MACSF
JOSCHKE Isabelle

MAITRE COQ V
BESTAVEN Yannick

Malizia Sea Explorer
HERRMANN Boris

Medallia
HARE Pip

Monnoyeur-Duo for a job
FERRE Benjamin

Nexans-Art et Fenêtres
AMEDEO Fabrice

Prysmian Group
PEDOTE Giancarlo

Rêve de large 3
Région Guadeloupe
SEPHO Rodolphe

TeamWork
METTRAUX Justine

*V and B-Monbana-
Mayenne*
SOREL Maxime

SZABI RACING
WEÖRES Szabolcs

IMMOCCA

OCEANY
FIFTY

Arkema
VLAMYNCK Quentin

Groupe GCA-1001 SOURIRES
LAMIRÉ GILLES

Koesio
LE ROUX Erwan

Komilfo
PÉRON Éric

Les P'tits Doudous
TRIPON Armel

Leyton
GOODCHILD Sam

Primonial
ROGUES Sébastien

Solidaires En Peloton-ARSEP
VAUCHEL-CAMUS Thibaut

CLAS40

#OnEstLarge CAUWE Maxime	Dopamine Sailing Team GUEGUEN Florian	In fluence FORNARO Andrea	Queguiner-Innoveo DOUGUET Corentin
Allagrande Pirelli BECCARIA Ambrogio	E.Leclerc Ville-La-Grand MAGRE Antoine	Inter Invest PERRAUT Matthieu	Randstad Ausy LOUCHART Martin
Banque du Léman KOSTER Simon	Edenred LE ROCH Emmanuel	Kite LEONARD Greg	Recycleurs Bretons-Navaleo LE BORGNE Kieran
BLEU BLANC THOMAS Hervé	EDIGO - UNIVERRE COURBON Yves	La Boulangère Bio GRASSI Amélie	Redman CARPENTIER Antoine
Croatia Full of Life KOSTELIC Ivica	Eora RUPERT Henry	Lamotte Module Création BERRY Luke	Rennes /Saint-Malo / Mer Entreprendre HULIN Baptiste
Caisses Réunionnaises Complémentaires JOST Victor	Everal THURET Stan	Legallais CASENAVE-PÉRÉ Pierre	Serenis Consulting GALFIONE Jean
Captain Alternance PIPEROL Kéni	Fondation Stargardt LE PAPE Martin	Médecins du Monde URSAULT POUPON Morgane	Sogestran-Seafrigo CHATEAU Cédric
Centrakor MERGUI Mikael	Fortissimo MATACZYNSKI Geoffrey	Nestenn-Entrepreneurs pour la Planète BONNIER Jules	Trim Control-A l'Aveugle JAMBOU François
Chocolats Paries-SCREB DARAMY Jean-Baptiste	FullSave BALMES Jean-Pierre	Paprec-Arkea RICHOMME Yoann	Vicitan LE VOURCH Didier
Conscious Planet DONALD Alexander	Glaces Romane CAMPRUBI Laurent	Polka Dot MERHAN Alex	Vikings ForEver DAUNAR Sacha
Crédit Mutuel LIPINSKI Ian	Groupe SNEF MACAIRE Xavier	Prendre la mer, Agir pour la Forêt CLAVEAU Mathieu	Viranga HAMEZ Emmanuel
Crosscall DUCCROZ Aurelien	Happy V ore-Café Joyeux D'ESTAIS Nico	Prisme ROSSI Romain	Vogue avec un Crohn ATTWELL Pierre-Louis
Curium life forward LEPESQUEUX Marc	HBF-REFOREST'ACTION DE PAVANT Kito	Project Rescue Ocean TREHIN Axel	Volvo GERCKENS Jonas
Dékuple MATHELIN-MOREAUX William	Ibsa Group BONA Alberto		Yoda BOUVET Franz

Bella Donna- Race for Pure Ocean
GENNARI Fabio

Cap au cap Location
CLERTON Wilfrid

Elora
NEMSGUERN Olivier

Faïaoahé
GERIN Rémy

Formatives ESI Business School pour Ocean As Common
CHABAUD Catherine

JSB DEMENAGEMENTS
BIARD Jean-Sébastien

Kornog 2
COLUBI Gilles

Lea
LAUMET Andre

Notre Méditerranée-Ville de Nice
DICK Jean-Pierre

PEN DUICK III POUR LES ENFANTS DE ROBERT DEBRÉ
PENNARUN Arnaud

Sos parebrise plus
ECALARD Daniel

Terranimo
PRONIER Guy

Tradysion Gwadeloup
BISSAINTÉ Willy

RHUM MONO

60 000 Rebonds
MAISONNEUVE Brieuc

Acapella-La Chaîne De l'Espoir
CAPELLE Charlie

Château du Launay
BOGRAND Christophe

Flo
POUPON Philippe

GDD
MABIRE Halvard

Guyader-Savéol
CHAPALAIN Gwen

Happy
ETHEIMER Laurent

Interaction
THIBOUMERY Erwan

Jess
BUEKENHOUT Gilles

Ile et Vilaine Team Vent Debout
PAYEN Fabrice

Lodigroup
ESCOFFIER Loïc

Metarom-MG5
GUILLEMOT Marc

PiR2
HOCHEDÉ Etienne

Rayon Vert
NATAF Oren

Trilogik-Dys de Cœur
DUCCOSSON David

We Explore
JOURDAIN Roland

Moxie
LURTON Thomas

RHUM MULTI

ULTIM



RHUMI MONO

RHUMI MULTIM



CLASS40



OCEAN YACHTS



IMOCA

Les skippers réunis le 21 septembre, au théâtre Mogador, à Paris, lors de la conférence de presse de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe.

©Tristan Algret



Terre de nautisme par excellence

Avec ses kilomètres de littoral, ses plages de sable blanc, ses lagons, ses bases nautiques, ports et marinas, la Riviera des Îles de Guadeloupe est un véritable paradis du nautisme.

C'est un secret bien gardé que les passionnés de sport connaissent déjà depuis longtemps : pour vibrer au rythme de la mer en toutes saisons, il faut s'envoler vers la Guadeloupe, du Gosier à La Désirade, en passant par Sainte-Anne et Saint-François. Première destination touristique, la Riviera des Îles de Guadeloupe séduit tous les publics. Plaisanciers, épicuriens et sportifs, chacun y trouve son compte. À l'heure où le sport est devenu une motivation de voyage de plus en plus importante dans les tendances de consommation touristiques, ce territoire a su se positionner comme une destination de nautisme de choix. Immersion au cœur d'un territoire où l'on voit la vie en bleu.

UN LITTORAL RICHE ET DIVERSIFIÉ

Le long de la route de la Riviera, au départ du Gosier et direction Saint-François, les plages et criques se succèdent toutes plus séduisantes les unes que les autres. Plus qu'un paysage idyllique, certaines d'entre elles sont des "spots" internationalement reconnus par les passionnés de la mer : la plage du Helleux pour le surf, Bois Jolan, le paradis du kite, la baie de Bas-du-Fort et le lagon de Saint-François pour hisser les voiles... Avant même d'avoir posé pied à l'aéroport Pôle Caraïbes, la plupart des marins connaissent déjà ces noms, qui ont traversé les océans. Car en

plus d'offrir des conditions météorologiques idéales (eau chaude, beau temps, vent constant...), ces plans d'eau ont la particularité d'être accessibles à tous, débutants, confirmés et champions qui les apprécient particulièrement comme lieux d'entraînement.

DES INFRASTRUCTURES PERFORMANTES, VÉRITABLES FENÊTRES SUR LA MER

Si la Riviera des Îles de Guadeloupe peut se vanter d'être un véritable hub nautique, c'est avant tout grâce à ses infrastructures qui répondent à tous les besoins du nautisme. Le territoire accueille, en effet, deux des marinas les plus dynamiques de l'archipel, à Bas-du-Fort au Gosier et à Saint-François. Plus que de simples ports, ces adresses sont incontournables pour le loisir, accueillant boutiques, restaurants et prestataires touristiques. Les ports de pêche au Gosier, à Sainte-Anne et Saint-François approvisionnent le territoire en produits de la mer, tandis que l'Aquarium de Guadeloupe et l'École de la mer à Bas-du-Fort participent activement à la valorisation des écosystèmes marins de l'archipel. La Riviera des Îles de Guadeloupe accueille également en son sein plus de 5 bases nautiques, qui offrent la possibilité aux visiteurs de pratiquer le sport de leur choix avec du matériel de qualité et des moniteurs diplômés. Wing

foil, kitesurf, planche à voile, hobie cat, catamaran, et voile traditionnelle... Il existe mille façons de vivre les alizés !

DÉSIRADE ET PETITE-TERRE, JOYAUX DE L'OcéAN

À quelques kilomètres, au large de Saint-François, l'île de La Désirade se dresse, une silhouette unique que l'on aperçoit depuis la Guadeloupe. Quatrième commune de la Riviera des Îles de Guadeloupe, cette petite île de 22 km offre une expérience d'évasion unique, loin des plages et bourgs animés du papillon. Ici, la mer est au cœur de la vie quotidienne. Paradis des pêcheurs, La Désirade approvisionne la plupart de la pêche de Guadeloupe. Le port est donc un lieu incontournable à visiter pour découvrir les bateaux colorés remplis de la pêche du jour. Côté gastronomie, les restaurants de l'île sont réputés pour servir la meilleure cuisine valorisant les produits frais de la mer. Les plages de La Désirade, peu fréquentées, sont des havres de paix. Les sportifs en recherche de sensations nouvelles sont également comblés : La Désirade est parsemée de sites de plongée inédits, et spots de surf secrets.

Rattachée à la commune de La Désirade, la réserve naturelle de Petite-Terre est un paradis tropical. Composée de deux îlets verdoyants, cette réserve est constituée de salines bordées de mangrove et d'un lagon turquoise protégé par une barrière de corail. Classée Réserve naturelle nationale depuis 1988, cette oasis de biodiversité abrite plus de 460 espèces terrestres et marines qui sont endémiques, rares ou menacées à l'échelle nationale et internationale.



©DR



©DR



© Collection personnelle François Mercader



1978 2018

Entre mythes et légendes



Un skipper, un bateau, un océan. Un ti'punch à l'arrivée. Si du rhum, beaucoup de rhum, a coulé sous les coques depuis quarante ans, la recette originelle de la plus célèbre des transatlantiques reste inchangée.

Malgré l'évolution des bateaux et des hommes, la magie opère toujours. Du duel d'anthologie qui opposa le Canadien Mike Birch au Français Michel Malinovsky en 1978, à celui tout aussi palpitant entre Francis Joyon et François Gabart lors de la dernière édition, de l'avènement des premiers trimarans aux bateaux volants dernière génération, embarquez à travers les folles épopées de ces marins de légende qui ont marqué de leur empreinte les 3 542 milles nautiques (6 560 km) reliant Saint-Malo à Lapwent, en Guadeloupe. En attendant d'écrire les prochaines lignes d'un livre à nul autre pareil.

Le Canadien Mike Birch acclamé à son arrivée à Pointe-à-Pitre.



1978

Première traversée et premier dénouement légendaire à Pointe-à-Pitre. Parmi les 38 solitaires au départ de la cité corsaire, deux acteurs marquent l'histoire de la course, engagés dans une bataille au suspense inouï. Surgi de nulle part dans le canal des Saintes, le Canadien Mike Birch et son petit trimaran jaune de 11 mètres, *Olympus Photo*, dépose son rival tricolore Michel Malinovsky, à la barre du grand cigare bleu de 21 mètres *Kriter V*. Sur la ligne, le chrono affiche 98 secondes entre les deux hommes, après 23 jours de traversée, un écart infinitésimal à jamais gravé dans les archives de la transatlantique. « Cette course a changé ma vie, ma victoire a été une grosse surprise. Elle a aussi marqué le début de l'ère du multicoque », déclara, plus tard, le vainqueur.

Malheureusement, ce premier Rhum laisse un goût amer avec la disparition mystérieuse du navigateur Alain Colas, à bord de son trimaran *Manureva* (« Oiseau de voyage » en tahitien). Cette histoire tragique a donné naissance, un an plus tard, à la célèbre chanson écrite par Serge Gainsbourg pour Alain Chamfort.

Le podium

1. Mike Birch (*Olympus Photo*), 23 jours 6 h 59'35"
2. Michel Malinovsky (*Kriter V*), 23 jours 7 h 01'13"
3. Philip S. Weld (*Rogue Wave*), 23 jours 15 h 51'32"

1982

Quatre ans ont passé et le Rhum se professionnalise. Plus technologique — pour la première fois en course au large, les marins sont positionnés par satellite grâce à leur balise Argos —, plus populaire, plus médiatique, l'épreuve séduit davantage de sponsors. À la barre d'*Elf Aquitaine* (plan Sylvestre Langevin), Marc Pajot file vers le sacre devant un trio composé d'Éric Loiseau, Mike Birch et Bruno Peyron. Mais le Baulois découvre une fissure dans la poutre centrale de son catamaran de 20 mètres. « J'avais la trouille que mon bateau se casse en deux dans les vagues. » L'ancien second d'Éric Tabarly (abandon pour avarie sur le trimaran *Paul Ricard*), opère une réparation de fortune avant de s'offrir une escale technique en Martinique. Son avance est suffisamment confortable pour inscrire son nom au palmarès de cette deuxième édition, marquée par l'avènement des grands multicoques océaniques. Marc Pajot a tenu bon et peut oublier sa mésaventure vécue en 1978, contraint à l'abandon après avoir heurté un bateau spectateur au cap Fréhel (Manche).



Le podium

1. Marc Pajot (*Elf-Aquitaine*), 18 jours 1 h 38'00"
2. Bruno Peyron (*Jaz*), 18 jours 11 h 46'22"
3. Mike Birch (*Vital*), 18 jours 13 h 44'06"

Après 18 jours de traversée, Marc Pajot regagne la terre.



Philippe Poupon s'octroie la victoire sur son trimaran *Fleury-Michon VIII*.

1986

Un dernier cliché capté par l'hélicoptère après le départ montre Loïc Caradec filer à bord de *Royal II*, son maxi-catamaran de 26 mètres doté d'un énorme mât-aile. « Dans le vent fort, il peut à lui seul faire chavirer le bateau », craignait-il sur les pontons. Une malheureuse prophétie pour le skipper de 38 ans, en tête au large de la péninsule ibérique avant de disparaître des radars le 13 novembre. Deux jours plus tard, Florence Arthaud repère le bateau retourné, sans signe de vie. Philippe Poupon l'emporte finalement et dédiera sa victoire au marin disparu, le dernier en date. 7e en 1978, 9e en 1982, le futur triple vainqueur de la Solitaire du Figaro est alors au sommet de son art à la barre de son fidèle étalon *Fleury Michon*. Il coupe d'ailleurs la ligne avec deux jours d'avance sur ses poursuivants.

Des grands noms du large tels qu'Éric Tabarly, Loïck Peyron et Olivier de Kersauson ne verront, eux, jamais Pointe-à-Pitre, victimes, comme beaucoup cette année-là, de conditions météo dantesques. Seuls 14 marins franchissent la ligne.

Le podium

1. Philippe Poupon (*Fleury Michon VIII*), 14 jours 15 h 57'15"
2. Bruno Peyron (*Ericsson*), 16 jours 17 h 04'43"
3. Lionel Péan (*Hitachi*), 17 jours 7 h 04'43"

1990

Une femme en or perchée sur un *Pierre 1er* en or. Ce 18 novembre, Florence Arthaud, 33 ans, entre triomphalement dans la baie de Pointe-à-Pitre. Elle entre surtout dans l'histoire de la transat en solitaire. Cette première victoire d'une femme dans une course océanique a un retentissement médiatique considérable et va inspirer toute une génération de skippers et de skippeuses comme Samantha Davies et Alexia Barrier. Pourtant, la Petite Fiancée de l'Atlantique n'a pas vogué sur un long fleuve tranquille. Outre ses douleurs cervicales, "Flo", au bord de l'évanouissement, souffre durant trois jours d'une terrible hémorragie. Dans son carnet de bord, elle raconte aussi les pannes de son télex et de sa BLU (radio), la privant de tout contact avec la terre. Malgré cette série noire, la navigatrice mate les favoris qu'étaient Bourgnon, Birch, Poupon et Peyron avec un nouveau record de traversée à la clé : 14 jours et 10 heures.

Florence Arthaud perd la vie le 9 mars 2015 dans un accident d'hélicoptère en Argentine, alors qu'elle participe au tournage de l'émission de télé-réalité *Dropped*, pour TF1.



Le podium

1. Florence Arthaud (*Pierre 1er*), 14 jours 10 h 08'28"
2. Philippe Poupon (*Fleury Michon IX*), 14 jours 18 h 39'36"
3. Laurent Bourgnon (*RMO*), 14 jours 18 h 46'31"

Florence Arthaud, première femme à gagner le Rhum, bat le record de la traversée en 14 jours.



©AFP

1994

C'est à son arrivée en Guadeloupe que le grand public découvre véritablement Laurent Bourgnon, vainqueur de la Solitaire du Figaro six ans plus tôt. La presse est ravie, le blondinet au visage d'ange entreprend un poirier sur le flotteur de son 60 pieds et percute ses feux de détresse en guise de consécration. Le jeune loup fait le show. Troisième lors de l'édition précédente sur *RMO*, le Suisse l'emporte à la barre de ce même trimaran sorti du cabinet VPLP, mais sous un autre nom : *Primagaz*, sistership (bateau construit suivant le même modèle, NDLR) du *Pierre 1er* de Florence Arthaud. Profitant notamment du démâtage de Loïck Peyron (*Fujicolor*), le Petit Prince boucle l'épreuve auréolé d'un nouveau record de la traversée, mis sous pression par son dauphin Paul Vatine.

Pour la première fois, le règlement établit un classement dissocié pour les monocoques. Yves Parlier et Alain Gautier terminent en embuscade. Halvard Mabire, lui, chavire et sera secouru après avoir attendu une dizaine d'heures dans l'eau glacée.

Le podium

1. Laurent Bourgnon (*Primagaz*), 14 jours 6 h 28'29"
2. Paul Vatine (*Région Haute-Normandie*), 14 jours 9 h 38'56"
3. Yves Parlier (*Cacolac d'Aquitaine*), 15 jours 19 h 23'35"

Laurent Bourgnon fait le show à son arrivée à Pointe-à-Pitre.

1998

Favori légitime à sa succession, Laurent Bourgnon doit partager la faveur des bookmakers avec une bonne demi-douzaine d'autres rivaux, en cette fin des années 90, qui marque l'apogée des trimarans Orma de 60 pieds. Toujours cramponné à la barre de son *Primagaz*, fiabilisé à l'extrême et qu'il n'a eu de cesse de faire évoluer, Bourgnon coiffe au poteau Alain Gautier et le jeune Franck Cammas, qu'on retrouvera quelques années plus tard en haut de l'affiche. Pour les 20 ans du Rhum, le Petit Prince devient le premier marin à remporter deux fois l'épreuve dans la catégorie reine, grâce notamment à des choix météo des plus éclairés. Véritable touche-à-tout, le skipper suisse, qui a participé sept fois au Paris-Dakar, disparaît en 2015 à l'âge de 49 ans, lors d'une plongée aux Tuamotus, en Polynésie française.

Du côté des monocoques, Thomas Coville, sur 60 pieds, lève les bras le premier après avoir remplacé au pied levé Yves Parlier, victime d'un accident de parapente. À noter le joli succès à bord de son 50 pieds de la Britannique Ellen MacArthur, 22 ans, une performance annonciatrice d'une très grande carrière.



©AFP

Le podium

1. Laurent Bourgnon (*Primagaz*), 12 jours 8 h 41'06"
2. Alain Gautier (*Brocéliande*), 12 jours 11 h 54'32"
3. Franck Cammas (*Groupama*), 12 jours 19 h 41'13"

Laurent Bourgnon est le premier marin à remporter deux fois le Rhum.

2002

Malgré une météo apocalyptique, Michel Desjoyeaux l'emporte face à la jeune Britannique Ellen MacArthur.

Le podium

1. Michel Desjoyeaux (*Géant*), en 13 jours 7 h 53'00"
2. Ellen MacArthur (*Kingfisher*, Imoca), 13 jours 13 h 31'47"
3. Marc Guillemot (*Biscuits La Trinitaine*), 13 jours 19 h 36'18"



©AFP

Deux ans après leur duel mémorable durant le Vendée Globe, Michel Desjoyeaux et Ellen MacArthur, devenue la chouchoute du public français, trustent à nouveau les avant-postes. Si le navigateur tricolore l'emporte dans la catégorie reine, c'est bien la jeune Britannique, à la barre de son légendaire *Kingfisher* (Imoca) qui pointe en tête en Guadeloupe, les monocoques étant partis un jour plus tôt que les multi. Une classe Orma (multicoques de 60 pieds) décimée par une météo apocalyptique dans le golfe de Gascogne (plus de 60 nœuds), qui voit 15 de ses 18 trimarans mis sur la touche ! Cammas sur *Groupama* au large de l'île de Batz (Finistère nord), puis Lemonchois, Joyon, Le Cam et d'autres, aucun ne verra Pointe-à-Pitre. Contraint d'opérer deux escales et profitant du chavirage du Suisse Steve Ravussin à l'approche de l'archipel, le "Professeur" Desjoyeaux devance Marc Guillemot et Lalou Roucayrol, le seul à ne pas s'être arrêté. Avec 58 bateaux au départ, le cru 2002 fut celui des records. En participation — à cette époque — et surtout en nombre d'abandons, avec seulement 28 skippers rescapés.

2006

À la manière d'un coureur de 100 m, Lionel Lemonchois (*Gitana 11*) ne prend pas le temps de jeter un œil dans son rétro. Pour cette dernière de la classe Orma, le double vainqueur du Trophée Jules Verne (Tour du monde en équipage, 2005, 2010) prouve qu'il est tout aussi à l'aise en solitaire en pulvérisant le précédent record de Laurent Bourgnon de près de cinq jours, à une vitesse moyenne de 19 nœuds ! Cette huitième édition est aussi marquée par un duel d'anthologie sur le front des Imoca, entre deux légendes : Roland Jourdain (*Sill & Veolia*) et Jean Le Cam (*VM Matériaux*). Contraint d'abandonner à mi-course lors du Vendée Globe 2005, le premier se console avec cette belle victoire pour 28 minutes d'avance, malgré une bôme endommagée.

Comme "Bilou", Franck-Yves Escoffier (*Crêpes Whaou!*) frappe fort, lui aussi, et signe le doublé sur Multi 50, après son titre en 2002. Pour la première fois dans l'histoire, les Class40 sont au départ (25 bateaux), une nouvelle catégorie qui permet de mixer professionnels et amateurs. Le Britannique Phil Sharp est le premier à inscrire son nom au palmarès.

Le podium

1. Lionel Lemonchois (*Gitana 11*), 7 jours 17 h 19'06"
2. Pascal Bidegorry (*Banque Populaire*), 8 jours 4 h 25'07"
3. Thomas Coville (*Sodebo*), 8 jours 13 h 39'02"

Lionel Lemonchois (à G.) pulvérise le record de l'épreuve après un peu plus de 7 jours de traversée. À ses côtés, Roland Jourdain remporte son premier Rhum en Imoca.



©AFP

2010

Il fallait y penser, Franck Cammas l'a fait. En équipant le pont de son *Groupama 3* d'un cadre de vélo pour hisser les voiles, le surdoué du large choie ses biceps. Suffisamment pour lever les bras à l'arrivée, en vainqueur ! À la barre de son trimaran de 31,50 m, Cammas entre dans la légende mais ne bat pas le temps de référence établi quatre ans plus tôt, malgré la fin de la limitation de la taille des bateaux à 60 pieds (18,28 m), imposée depuis 1990. Sur son mastodonte taillé pour les tours du monde en équipage (il bat le record du Trophée Jules Verne quelques mois plus tôt avec neuf équipiers à ses côtés, NDLR), mais revisité pour l'occasion (poids allégé de 3 tonnes, mât raccourci de 4 mètres), l'Aixois s'offre un vrai exploit pour sa quatrième participation. Deux marins réalisent, eux, le doublé : Roland Jourdain (*Veolia Environnement*) pour son deuxième sacre consécutif en Imoca et Lionel Lemonchois (*Prince de Bretagne*), vainqueur en Multi50 après son titre en Orma, quatre ans auparavant.

Le podium

1. Franck Cammas (*Groupama 3*), 9 jours 3 h 14'47"
2. Francis Joyon (*Idec*), 9 jours 13 h 50'48"
3. Thomas Coville (*Sodebo*), 10 jours 3 h 13'11"

Franck Cammas à bord de son *Ultime Groupama 3*, remporte la 9^e édition.

© Simax-Communication



Loïck Peyron, remplaçant d'Armel Le Cléac'h, remporte la course à la barre du *Banque Populaire VII*.

Le podium

1. Loïck Peyron (*Banque Populaire VII*), 7 jours 15 h 08'32"
2. Yann Guichard (*Spindrift 2*), 8 jours 5 h 18'46"
3. Sébastien Josse (*Gitana XV*), 8 jours 14 h 47'09"

© Alexis Courcoux

2014

Inconsolable après s'être blessé à une main, deux mois avant le départ, Armel Le Cléac'h a pu puiser un brin de réconfort dans la joie de son remplaçant. Son nom ? Un certain Loïck Peyron, qui devait, à l'origine, concourir à l'ancienne (avec sextant, compas et cartes marines) sur un petit trimaran de 11 mètres, *sistership d'Olympus Photo*, premier sacré en 1978. Mais la *Team Banque Populaire* a rappelé l'ancien de la maison à la rescousse. Et malgré une préparation forcément tronquée, le vieux loup de mer perce la nuit pointoise avec un nouveau temps de référence, sur l'ancien *Groupama 3* (sacré en 2010) : 7 jours, 15 heures, 8 minutes et 32 secondes, ajoutant une ligne de plus à son palmarès déjà clinquant. Vainqueur du Vendée Globe l'année précédente, François Gabart (*Macif*), lui, confirme en Imoca son incroyable talent, à seulement 31 ans. Un talent dont était aussi pétrie Anne Caseneuve, titrée sur son trimaran *Aneo* dans la catégorie Rhum. La navigatrice, amoureuse de la Guadeloupe et surtout des Saintes, sa terre d'adoption, décède d'un cancer l'année suivante, à 51 ans.

AIRFRANCE 

75 ANS

Guadeloupe

DEPUIS 75 ANS À VOS CÔTÉS

LA ROUTE DU RHUM N'EST PAS SEULEMENT UNE TRAVERSÉE EN MER, C'EST AUSSI L'OPPORTUNITÉ DE S'OUVRIR À UNE NOUVELLE CARRIÈRE.

8

**ENSEIGNES
DE DISTRIBUTION**

4

**SECTEURS
D'ACTIVITÉ**

3

**RÉGIONS
D'OUTRE-MER**

+300

**COLLABORATEURS
ENGAGÉS**

**UNE AMBITION FAMILIALE PARTAGÉE :
L'AUDACE D'ENTREPRENDRE POUR SERVIR**

ecb-groupeblandin.com

Leader de la distribution de matériel électrique aux Antilles-Guyane depuis 1946.





GUADELOUPE

Basse-Terre



PARC ARCHÉOLOGIQUE
DES ROCHES GRAVÉES



CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DE LA GUADELOUPE

FORT FLEUR D'ÉPÉE

MUSÉE
EDGAR-CLERC

MUSARTH

BEAUPORT

FORT LOUIS-DELGRÈS

Guadeloupe

HABITATION
NÉRON

HABITATION
MURAT

HABITATION
BEAUSOLEIL

ÉCOMUSÉE DE
MARIE-GALANTE



L'EXPÉRIENCE DU PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL

INFOLINE : 0590 99 77 77

www.cg971.fr | Conseil Départemental de la Guadeloupe





François Gabart (à G.) salué par Francis Joyon, vainqueur de la 11^e édition, arrivé avec seulement 7 minutes d'avance.

©Alexis Courcoux

2018

UNE BATAILLE NAVALE EXPLOSIVE

Dans un scénario à la Hitchcock, Francis Joyon et François Gabart ont offert un duel d'anthologie, il y a quatre ans, dans les eaux guadeloupéennes. À l'affiche de ce film à suspense, deux profils diamétralement opposés mais une passion commune pour les exploits océaniques. On en redemande.

Un bateau rouge, un bateau bleu. Un *Idec Sport* éprouvé face à un *Macif* avant-gardiste. Un vieux loup de mer voguant à l'ancienne challengé par un gendre idéal, adepte des nouvelles technologies. L'épilogue 2018 a offert une franche opposition de style entre Francis Joyon (62 ans) et François Gabart (35 printemps). Ce mano-a-mano, qui a tenu en haleine tous les amoureux du large, s'est finalement soldé par la consécration du premier pour 7 petites minutes. Un écart infime qui rappelle le coude-à-coude de la première édition, en 1978, où le Canadien Mike Birch a terrassé le Français Michel Malinowski pour 98 secondes seulement.

Le parallèle est d'autant plus pertinent que le sacre de Joyon s'est également dessiné dans les eaux guadeloupéennes, et plus particulièrement dans la pétrole de la Côte sous-le-Vent, avec un nouveau record à la clé : 7j. 14 h. 21' 47". L'accueil dans la nuit pointoise, sur le parvis du Mémorial ACTe fut d'ailleurs à la hauteur du sprint livré par les deux hommes.

LE CHASSEUR DEVIENT GIBIER

À la barre de son bolide, le jeune vainqueur du Vendée Globe 2013 livre une copie parfaite depuis le départ de la cité corsaire. Ses adversaires dans cette catégorie reine des Ultimes

rendent, eux, les armes un à un, pris dans la machine à laver du Golfe de Gascogne : Sébastien Josse (*Edmond de Rothschild*) et Thomas Coville (*Sodebo*) s'inclinent, mais aussi Armel Le Cléac'h, victime d'un violent chavirage sur *Banque Populaire IX*, après deux jours de course. Le ti-punch est servi mais Gabart, freiné depuis un moment par un foil arraché et un safran laissé en mer perd du terrain et voit fondre son matelas sous le soleil des Caraïbes.

À la bouée de Basse-Terre, le chasseur *Idec Sport*, déjà vainqueur des deux éditions précédentes sous les sponsors *Groupama 3* (2010), puis *Banque Populaire VII* (2014) devient alors le gibier. Pourtant pris dans un filet de pêche, il ne sera plus rattrapé.



©Yvan Zedda

Les deux Ultimes, *Idec Sport* et *Macif* au coude-à-coude avant l'arrivée à Pointe-à-Pitre.

Ultime

1. Francis Joyon (*Idec Sport*), en 7 jours 14 h 21'47"
2. François Gabart (*Macif*), 7 jours 14 h 28'55"
3. Thomas Coville (*Sodebo Ultim'*), 16 jours 7 h 45'36"

Multi50

1. Armel Tripon (*Réauté Chocolat*), 11 jours 7 h 32'40"
2. Erwan Le Roux (*FenêtréA - Mix Buffet*), 12 jours 1 h 09'12"
3. Thibaut Vauchel-Camus (*Solidaires en Peloton - Arsep*), 12 jours 9 h 18'44"

Imoca

1. Paul Meilhat (*SMA*), 12 jours 11 h 23'18"
2. Yann Eliès (*Ucar - Saint Michel*), 12 jours 13 h 38'30"
3. Alex Thomson (*Hugo Boss*), 12 jours 23 h 10'58" (dont 24 heures de pénalité)

Class40

1. Yoann Richomme (*Veedol*), 16 jours 3 h 22'44"
2. Aymeric Chappellier (*Aïna enfance & avenir*), 16 jours 11 h 16'15"
3. Phil Sharp (*Imerys Clean Energy*), 16 jours 13 h 01'50"

Rhum (multicoques)

1. Pierre Antoine (*Olmix*), 15 jours 1 h 15'05"
2. Jean-François Lilti (*École diagonale pour citoyens du monde*), 18 jours 7 h 32'45"
3. Etienne Hochedé (*PIR2*), 19 jours 0 h 18'06"

Rhum (monocoques)

1. Sidney Gavignet (*Café Joyeux*), 16 jours 10 h 18'05"
2. Sébastien Destremau (*Alcatraz It-Faceocean*), 17 jours 7 h 25'44"
3. Luc Coquelin (*Rotary-La Mer pour tous*), 22 jours 8 h 24'12"

J'Y VAIS J'Y VAIS PAS

Si tous ne remplient pas pour défendre leur titre le 6 novembre, chacun des vainqueurs de l'édition précédente, dans sa catégorie, tient à rendre hommage au Rhum. La transatlantique qui a marqué leur vie.

ILS REPARTENT

IMOCA PAUL MEILHAT

Vainqueur en 2018 en Imoca (SMA), au terme d'un finish incroyable qui a vu le Britannique Alex Thomson s'échouer sur les falaises de Guadeloupe, Paul Meilhat revient avec un bateau flambant neuf (*Biotherm*) et l'envie de retrouver son épreuve fétiche. « J'ai beaucoup de souvenirs d'enfance, notamment les victoires de Philippe Poupon (1986) et de Laurent Bourgnon (1994, 1998). Puis il y a eu le doublé de Roland Jourdain en Imoca, un peu plus tard, à l'âge où je commençais la compétition en dériveur. J'ai une relation particulière avec la Route du Rhum car j'ai vu partir *Macif* avant la victoire de François Gabart (Imoca), en 2014. Je savais que je récupérerais son bateau à l'arrivée, pour quatre années qui m'ont conduit jusqu'au titre. J'adore cette transat et son arrivée, la plus chaleureuse de toutes les courses au large. »



©Alexis Courcoux



©Pierre Bourès

OCEAN FIFTY ARMEL TRIPON

Sous les couleurs de *Réauté Chocolat*, Armel Tripou l'a brillamment emporté en 2018, après avoir échoué au pied du podium quatre ans plus tôt en Imoca. De retour en multicoques, à la barre de *Les P'tits Doudous*, le navigateur de la Trinité-sur-Mer (Morbihan), vainqueur de la Mini Transat en 2003, sait qu'il sera difficile de confirmer au sein d'une classe au niveau très homogène. « Ce sont des challenges excitants. Je me souviendrai longtemps du tour de l'île et de l'arrivée, complètement dingues, pour ma première grande victoire ! C'était magique de voir cette énergie », confie le Nantais qui, dans la foulée de son sacre, a bouclé son premier tour du monde lors du Vendée Globe 2020 (11e). « La Route du Rhum, c'est mon histoire avec la course au large. À mes débuts dans la voile, en 1994, je suis allé en voilier depuis Paimpol au large de Bréhat, voir passer ces libellules fascinantes. Je ne savais pas faire un nœud de chaise, mais j'avais ce sentiment que ma place était là. »

CLASS40 YOANN RICHOMME

Le skipper de Larmor-Plage (Morbihan), 38 ans, remet son titre en jeu à la barre d'une nouvelle monture : *Paprec Arkéa*. Naviguer sur ce plan Lombard s'avère très précieux pour l'ancien étudiant en architecture navale à Southampton (Angleterre), à quelques mois d'une autre mise à l'eau, celle de l'Imoca (même sponsor), en vue du Vendée Globe 2024. « Nous avons installé à bord du Class40 le même pilote automatique, nous travaillons avec le même designer de voiles et les capteurs sont identiques. Il y a de nombreux parallèles entre les deux bateaux. » Les projets ne manquent pas pour Richomme, qui a passé la vitesse supérieure : « Remporter le Rhum (à bord de *Veedol-AIC*, NDLR) a donné une tournure différente à mon projet sportif et à ma carrière de marin. Ça m'a motivé à poursuivre vers d'autres circuits que La Solitaire du Figaro. J'ai vraiment hâte d'y retourner. » Mais il le sait, la concurrence sera rude avec 55 concurrents, dont 26 bateaux neufs.



©Alexis Courcoux

ILS RESTENT À QUAI

RHUM MULTI PIERRE ANTOINE

Ses rencontres à la fin des années 1980 avec les navigateurs Charlie Capelle et Mike Birch, premier vainqueur du Rhum, renforcent son attrait pour la voile et les multicoques. Vainqueur en Rhum Multi lors de la dernière édition à bord du trimaran de 50 pieds *Olmix* (ex-*Crêpes Whaou* de Franck-Yves Escoffier), Pierre Antoine l'emporte pour la 2e fois après 2006, en quatre essais. Mais il n'y aura pas de cinquième : « Je n'avais plus de support financier, plus de bateau. Et puis, il faut laisser la place aux jeunes. Le Rhum demande énormément d'énergie, concède le skipper de 60 ans, géologue de formation. Mon plus beau souvenir reste ma première participation en 1998, sur un petit trimaran de 36 pieds, *Friends & Lovers*. Je n'avais jamais navigué au sud du Portugal, j'ai découvert ensuite les alizés, des moments exceptionnels. » Des émotions qu'il vivra cette année à travers les aventures de ses amis, comme Étienne Hochedé. « J'aurai un petit pincement au cœur de les voir partir. »



©Alexis Courcoux

RHUM MONO SIDNEY GAVIGNET

Absent au départ à Saint-Malo, on verra le navigateur devenu coach dans la cité corsaire, aux côtés d'Alberto Bona (*Ibsa*, Class40), dont il sera le skipper remplaçant, et d'Oren Nataf (*Rayon Vert*, Rhum Multi), qu'il accompagne aussi dans sa préparation : « Pour un marin, gagner la Route du Rhum est une grande chance, au même titre que passer le Cap Horn pour la première fois ! Je suis empreint d'une grande reconnaissance à l'égard de l'événement lui-même, avoue le skipper, qui s'était adjugé la victoire en Rhum Mono à bord de *Café Joyeux*, en 2018. Ce que j'aime le plus, ce sont les dix jours avant le départ. Je crois que je pourrais la refaire uniquement pour ça ! Il y a dans cette période quelque chose d'unique : une pression qui s'empare de tout le monde à commencer par vos proches, vos partenaires et votre équipe. Si on arrive à la maîtriser, à faire ce travail sur soi qui permet de la vivre sans la subir, c'est un vrai délice. »



©Alexis Courcoux

U

T

Les **5** fantastiques

La course à l'armement fait rage dans l'intimité des hangars de la catégorie reine, qui rassemble les multicoques géants de 32 mètres taillés pour le grand large. De la cité corsaire, ils seront huit chasseurs de records à s'élancer seuls sur leur mastodonte, avec le secret espoir de passer sous la barre des sept jours, le temps de référence établi par le vieux briscard Francis Joyon, en 2018. Parmi eux, cinq favoris. Et cinq machines qui défient les lois de la pesanteur.



S



©Jeremie Lecaudey BPCE

CHARLES CAUDRELIER

L'AMBITIEUX "BIZUTH"

Maxi Edmond de Rothschild

LE SKIPPER

En double ou en équipage, Caudrelier a quasi tout gagné depuis trois saisons et son arrivée chez Gitana, en avril 2019, aux côtés de Franck Cammas. Roueur de ce dernier lors de sa victoire en 2010 (*Groupama 3*), le Finistérien s'apprête à vivre son premier Rhum, après vingt ans d'une carrière prestigieuse sur toutes les mers du globe. « Cette course, c'est mon rêve, mes Jeux olympiques. » Moins connu que ses rivaux en France, le skipper s'est fait un nom à l'international en remportant, en 2018, l'illustre Ocean Race (course autour du monde en équipage et par étapes, en monocoque). Invité à la table des favoris, dans ce cercle très fermé des mastodontes volants, le "bizuth" a vite retrouvé ses automatismes d'antan en solitaire, en s'adjugeant début octobre les 24h Ultim.

Né le 26 février 1974 (48 ans), à Beg Meil (Finistère). 1^{re} participation au Rhum. Skipper chez Gitana depuis 2019.



© E-Stichelbaut / polaryse / Gitana S.A

Palmarès

2022 : 1er 24 h Ultim, 1er Finistère Atlantique
2021 : 1er Transat Jacques Vabre, 1er Fastnet Race
2020 : 1er Drheam Cup
2019 : 1er Brest Atlantiques, 1er Fastnet Race
2018 : Marin de l'année, 1er Volvo Ocean Race
2013 : 1er Transat Jacques Vabre
2012 : 1er Volvo Ocean Race
2009 : 1er Transat Jacques Vabre
2004 : 1er Solitaire du Figaro
2001 : 1er Tour de Bretagne
1999 : 1er Solitaire du Figaro (1er bizuth)



© Y.Riou / polaryse / Gitana S.A

LE BATEAU

Précurseur d'une nouvelle génération de multicoques géants, conçus pour voler en haute mer, le *Maxi Edmond de Rothschild* a été construit et développé plus spécialement pour des navigations en solitaire. Dessiné par Guillaume Verdier, *Gitana 17* reste toutefois taillé pour les grands records en équipage. Plus éprouvé que ses rivaux — ancienneté rime souvent avec fiabilité et performance —, le bateau, mis à l'eau en juillet 2017, était barré par Sébastien Josse lors du Rhum 2018 (abandon), avant d'accueillir le duo de choc Caudrelier - Cammas l'année suivante.

Port d'attache : Lorient (Morbihan)
N° de voile : 17
Date de construction : 2017
Architecte : Team Verdier
Chantier : Multiplast (Vannes, Morbihan)
Longueur HT : 32 m
Largeur : 23 m
Déplacement : 17 t
Tirant d'eau : 4,1 m
Hauteur du mât : 37,2 m
Voilure au près : 450 m²
Voilure au portant : 650 m²

LE SKIPPER

Avec Ellen MacArthur, Francis Joyon et François Gabart, Thomas Coville appartient à un quatuor d'exception qui a réussi à accomplir un tour du monde sans escale, en multicoque et en solitaire. Chasseur de records dans l'âme, le skipper breton ne boude pas non plus son plaisir au cœur de la meute. Vainqueur de son premier Rhum en Imoca pour son baptême du feu, en 1998, le marin est devenu, depuis, un inconditionnel du Multi. À 54 ans, il s'apprête d'ailleurs à vivre sa 7e transatlantique au départ de Saint-Malo, une course qui a plus que toute autre nourri ses rêves d'enfant. Habitué du podium pointois, le fidèle de Sodebo a aussi connu l'effroi et la culpabilité en 2014 après avoir heurté un cargo de nuit. Suivi depuis par un préparateur mental, ce passionné de philosophie a su repartir de l'avant pour enchaîner les succès.

Né le 10 mai 1968 (54 ans), à Rennes (Ille-et-Vilaine). 7e participation au Rhum. Skipper chez Sodebo depuis 1999.



©Vincent Curutchet

LE BATEAU

Considérablement optimisé après quatre mois de chantier cet hiver, le clinquant *Sodebo Ultim 3* (mis à l'eau en 2019) a dévoilé son nouveau visage à Lorient, le 20 avril. « Le bateau a pris une tout autre dimension, c'est sa plus belle version », se réjouissait Coville, ingénieur de formation. Un accent particulier a notamment été mis sur l'aérodynamisme, avec l'apparition d'un cockpit plus profilé et sur l'installation de nouveaux foils, plus longs et de forme différente. « Ce sera ma première course en solitaire sur ce bateau nouvelle génération. Je suis impatient de prendre le départ. »

Port d'attache : La Trinité-sur-Mer (Morbihan).
N° de voile : 73
Date de construction : 2019
Architecte : Sodebo Design
Chantier : Multiplast (Vannes, Morbihan)
Longueur HT : 32 m
Largeur : 23 m
Déplacement : 16 t
Tirant d'eau : 4,50 m
Hauteur du mât : 34 m
Voilure au près : 450 m²
Voilure au portant : 700 m²

Palmarès

2022 : 3e 24 h Ultim, 2e ArMen Race, 2e Défi Azimut, 3e Fastnet Race
2021 : 5e Transat Jacques Vabre
2020 : 2e Drheam Cup
2018 : 3e Route du Rhum, 1er Nice Ultime
2017 : 1er Transat Jacques Vabre, record de l'Atlantique Nord en solitaire (multi)
2016 : Record du tour du monde en solitaire en multicoques (battu depuis), 2e The Transat
2015 : 2e Transat Jacques Vabre
2012 : 1er Volvo Ocean Race
2010 : 3e Route du Rhum, Trophée Jules Verne
2006 : 3e Route du Rhum
2001 : 6e Vendée Globe
1999 : 1er Transat Jacques Vabre
1998 : 1er Route du Rhum

©Vincent Curutchet / Team Sodebo



THOMAS COVILLE LE REVANCHARD

Sodebo Ultim 3

FRANÇOIS GABART LE SURDOUË

SVR-Lazartigue



©Guillaume Gatefait

LE SKIPPER

Lâché par son sponsor historique *Macif* en 2020, François Gabart a vite su rebondir aux côtés du groupe français de cosmétiques *Kresk*. À la barre du nouveau maxi-trimaran *SVR-Lazartigue*, le "Petit Prince des océans", révélé aux yeux du grand public en remportant le Vendée Globe 2012-2013 sous l'œil averti de son mentor Michel Desjoyeaux, puis le Rhum l'année suivante (Imoca), veut prendre sa revanche en Ultim à Pointe-à-Pitre, après avoir échoué à seulement sept minutes de Francis Joyon (*Idec*) lors de la dernière édition. Englué toute l'année dans une polémique médiatico-judiciaire relative à la conformité ou non de sa nouvelle monture (lire ci-dessous), le Charentais de 39 ans, recordman du tour du monde en solitaire, a hâte de larguer les amarres.

Né le 23 mars 1983 (39 ans), à Saint-Michel (Charente). 3^e participation au Rhum. Skipper chez *SVR-Lazartigue* depuis 2021.

LE BATEAU

Sorti l'année dernière de l'écurie de course au large Mer Concept, l'entreprise fondée par François Gabart en 2006, à Concarneau (Finistère), la révolutionnaire *SVR-Lazartigue* affiche 16 millions d'euros de fabrication au tableau. Un projet titanesque pour ce maxi-trimaran aux lignes épurées et au design futuriste. Un "avion de chasse" nouvelle génération dont les principales innovations résident dans l'aérodynamisme avec, entre autres, l'apparition d'un cockpit fermé en mode Top Gun. Reste au Tom Cruise de la flotte à viser juste après son abandon lors du Défi Azimut et sa 2^e place sur la Transat Jacques Vabre à la barre de son nouveau joujou, équipé de foils dernier cri : 400 kilos à la pesée pour chaque appendice.

Port d'attache : Lorient
N° de voile : 1
Date de construction : 2021
Architecte : VPLP Design
Chantier : Mer Concept (Concarneau)
Longueur HT : 32 m
Largeur : 23 m
Déplacement : 15 t
Tirant d'eau : 4,5 m
Hauteur du mât : 35 m
Voilure au près : 400 m²
Voilure au portant : 650 m²



©Guillaume Gatefait

L'Affaire Gabart

Depuis la mise à l'eau du nouveau bolide futuriste de François Gabart, en juillet 2021, la classe Ultim conteste sa conformité architecturale. Le maxi-trimaran *SVR Lazartigue* enfreindrait la règle qui stipule que les winches d'écoute ne doivent pas être installés sous le pont, pour maintenir une veille efficace. Face aux batailles d'experts et aux interprétations de chacun, le groupe *Kresk*, sponsor et propriétaire du bateau, a saisi la justice. Le 21 juillet, le tribunal de Paris a finalement autorisé Gabart à prendre le départ, sur dérogation. Fin du débat ? Pas certain, surtout si le Charentais l'emporte. Après un an d'imbroglie, cette affaire de gros sous semble suivre le sillon des batailles juridiques que se livrent les mécènes milliardaires de l'America's Cup. Une course légendaire qui, pour certains, a perdu son âme.



©Guillaume Gatefait

« PAS UNE PRÉPARATION IDÉALE »

Après une année de polémiques relatives à la conformité de son trimaran futuriste *SVR-Lazartigue*, François Gabart repart à l'assaut du Rhum, quatre ans après avoir manqué le titre pour quelques minutes.

Francis Joyon l'avait emporté en 2018 grâce à la fiabilité de son trimaran. Et pourtant, vous revenez avec un nouveau bateau. N'est-ce pas risqué ?

C'est sûr, mais pour tenter de gagner une course, il faut prendre des risques, c'est le cas dans tout ce qu'on entreprend. On a certes un nouveau bateau mais on a beaucoup appris du précédent, même si personne n'est à l'abri de connaître des avaries. Je suis justement excité par ce nouveau challenge, cette phase de découverte d'un bateau au potentiel incroyable. Je sais qu'il faudra des années pour l'appréhender au mieux et le fiabiliser, c'est pourquoi il faut rester humble. En tout cas, j'ai un bon feeling, je me sens prêt.

Avez-vous pu travailler sereinement avec cette polémique qui a rythmé l'année ?

Je reconnais que ce n'était pas une préparation idéale. C'est dommage d'avoir passé autant de temps sur quelque chose qui, malheureusement, ne nous a pas fait beaucoup progresser. Mais notre job, c'est d'être capable de continuer à se préparer de la manière la plus professionnelle possible. Aujourd'hui, je suis extrêmement positif et optimiste et je le revendique, le bateau est conforme. On va tous pouvoir participer

à la Route du Rhum et se concentrer sur ce qui nous rassemble : naviguer et jouer à ce magnifique jeu qu'est la course au large.

Avez-vous souffert du scénario de 2018, où vous échouez pour quelques minutes seulement ?

Honnêtement, je l'ai relativement bien vécu, dans les mois et années qui ont suivi. Je garde un très bon souvenir de la course, malgré la déception d'avoir fini deuxième. Mais j'ai tellement de respect pour Francis. On a la chance d'avoir pu vivre des émotions incroyables et surtout d'avoir pu les partager avec le public. On m'en parle encore des années après. C'est ce qui fait la magie du Rhum, offrir des scénarios et des histoires magnifiques lors de chaque édition. D'une certaine manière, la course au large rend service à la société.

Palmarès

2021 : 2e Transat Jacques Vabre
 2019 : 2e Brest Atlantique, 2e Fastnet Race
 2018 : 2e Route du Rhum
 2017 : Record du tour du monde en solitaire (42 jours 16h 40mn 35s)
 2016 : 1er The Transat
 2015 : 1er Transat Jacques Vabre
 2014 : 1er Route du Rhum
 2013 : 1er Vendée Globe, 1er Transat Jacques Vabre, 1er Trophée Azimut
 2010 : Champion de France de course au large en solitaire
 2003 : Champion du monde Jeune Tornado

FRANCIS JOYON

« JE FAIS FIGURE DE DINOSAURE »

Jamais rassasié, Francis Joyon remet son titre en jeu à la barre de son immuable trimaran *Idec sport*. Navigateur à l'ancienne, l'actuel détenteur du Trophée Jules Verne, 66 ans, s'avance une nouvelle fois en outsider, un statut qui lui sied à merveille.

Vous rempilez pour une 8e participation. À 66 ans, n'avez-vous jamais voulu arrêter au sommet, après votre sacre en 2018 ?

Ça m'a traversé l'esprit, je vous le concède, mais je me suis dit que ce serait sympa de naviguer encore, de retenter ma chance, de jouer à nouveau. Il y a vraiment ce côté aventure qui me plaît, dans des conditions à chaque fois différentes, qui nous obligent à prendre de nouvelles routes. Et puis, il est toujours intéressant de se mesurer à la concurrence, qui progresse très vite.

Justement, sportivement, pensez-vous pouvoir encore être dans le match, à la barre d'un bateau vieillissant, mis à l'eau en 2006 ?

On ne prétend pas être favoris face à des écuries dix fois plus importantes en nombre et en budget, avec des bateaux spécifiquement construits pour cette course. En plus, on n'a pas opéré de grandes transformations sur ce bateau. Une bonne partie de l'accastillage, comme les winches et les poulies, est d'époque. On a tout de même changé les voiles, comme tous les quatre ans, mais on ne peut de toute façon plus faire grand-chose pour l'améliorer, si ce n'est le fiabiliser encore. Mais il est dans sa meilleure forme aujourd'hui. On aura notre rôle à jouer, je serai encore outsider.

Votre bateau compte trois victoires consécutives sur la Route du Rhum (1), qu'a-t-il de plus que les autres ?

Il est bien né, bien construit, bien suivi et surtout polyvalent. Il possède aussi une belle ligne, c'est un beau bateau. Et comme on dit, les beaux bateaux sont ceux qui vont le plus vite !

Cela fait sept ans que vous barrez *Idec Sport*, n'a-t-il jamais été question d'en construire un nouveau avec votre sponsor ?

Si, vaguement, à l'arrivée du dernier Rhum, mais je ne me suis pas montré très agressif sur le sujet. J'aime ce bateau et je reste préoccupé par les questions environnementales, l'impact carbone, etc. Alors tant que ce bateau n'est pas déclassé par la concurrence, je ne vois pas l'intérêt d'en changer.

Quel regard portez-vous sur cette course à l'armement de ces dernières années, notamment chez les Ultimes ?

Je ne suis pas dans cette démarche. Je fais d'ailleurs souvent figure de dinosaure au regard de ces

évolutions, mais je ne porte aucun jugement négatif. C'est comme ça dans tous les sports de haut niveau aujourd'hui.

L'affaire Gabart a révélé les très forts enjeux économiques qui se jouent aujourd'hui dans la course au large. Quel est votre sentiment sur cette polémique ?

J'ai toujours défendu la participation de François. Il s'entraîne dur et s'est donné beaucoup de mal pour avoir ce bateau de nouvelle génération. Les jaugeurs de la classe ont jugé qu'il était conforme, les experts aussi. Je suis monté à bord et je n'ai constaté aucun problème de visibilité ou de souci de sécurité. Nous sommes déjà peu nombreux, je pense qu'on devrait plutôt se serrer les coudes. Ça ressemble un peu à de l'acharnement.

Vous avez disputé votre première Route du Rhum en 1990, l'année du sacre de Florence Arthaud. Quels souvenirs en gardez-vous ?

La première fois, c'est toujours la plus intense. Faire partie de cette aventure, avec un tel plateau et la victoire de Florence à l'arrivée, quel plaisir ! Et pourtant, je me souviens qu'avant le départ, j'avais connu quelques soucis : mon bateau prenait l'eau, la voile s'était déchirée... Pourtant, malgré des conditions difficiles, je m'en étais plutôt bien sorti en mer puisque j'avais fini devant les Imoca (10e, en 17j., 13 h, 14 min.).

Quels liens entretenez-vous avec la Guadeloupe ?

Des liens très forts, c'est toujours un grand plaisir d'y retourner. J'ai eu un très gros coup de cœur pour La Désirade. En 2018, après la course, nous sommes allés sur l'île rencontrer des écoliers qui nous avaient présenté les maquettes des bateaux qu'ils avaient fabriquées, avec du polystyrène et des bouts de bois trouvés sur la plage. C'était très joli, un vrai savoir-faire. Mais je me souviens avoir moins eu la cote que les skippers guadeloupéens !

(1) Le trimaran a remporté le Rhum en 2010 avec Franck Cammas (*Groupama 3*), en 2014 avec Loïck Peyron (*Banque Populaire VII*) et en 2018 avec Francis Joyon (*Idec Sport*).

Palmarès

2020 : Record de la Route du Thé (Hong-Kong - Londres)
2019 : Record de La Mauricienne (Morbihan - Île Maurice)
2018 : 1er Route du Rhum, record du tour du monde en solitaire (battu depuis)
2017 : Trophée Jules Verne (40 jrs, 23 h)
2015 : Record de l'Océan Indien
2010 : 2e Route du Rhum, 1er Tour de l'île de Wight
2004 : Record du tour du monde en solitaire (battu depuis)
2001 : 1er Fasnet Race
2000 : 1er Transat anglaise
1996 : 2e Transat Québec-Saint-Malo



Idec Sport

Port d'attache : La Trinité-sur-Mer (Morbihan)

N° de voile : FRA 17

Date de construction : 2006

Architecte : VPLP Design

Chantier : Multiplast (Vannes, Morbihan).

Longueur HT : 32 m

Largeur : 23 m

Déplacement : 15 t

Tirant d'eau : 6 m

Hauteur du mât : 34 m

Voilure au près : 500 m²

Voilure au portant : 600 m²

ARMEL LE CLÉAC'H LE PUGNACÉ

Banque Populaire XI



©Thibaut Desmarest

Palmarès

- 2022** : 2e 24 h Ultim, 2e Finistère Atlantique
- 2021** : 3e Transat Jacques Vabre
- 2020** : 1er Solitaire du Figaro, champion de France élite de course au large
- 2019** : 3e Fastnet Race, 1er Solo Concarneau
- 2017** : 1er Vendée Globe
- 2016** : 1er Transat Anglaise
- 2015** : 2e Transat Jacques Vabre
- 2014** : Record de distance 24 h en solitaire (673 milles)
- 2013** : 2e Vendée Globe
- 2010** : 2e Route du Rhum, 1er Solitaire du Figaro, 1er Transat AG2R
- 2009** : 2e Vendée Globe
- 2008** : 1er Championnat du monde Imoca
- 2006** : 4e Route du Rhum

LE SKIPPER

Remplacé au pied levé par Loïck Peyron en 2014 après une blessure à la main, puis victime d'un chavirage quatre ans plus tard, Armel Le Cléac'h espère enfin rallier Pointe-à-Pitre. En vainqueur. Si on a pris l'habitude de voir le "Breton de l'année 2017" et son maxi-trimaran sur nos côtes en transat' d'entraînement, reste pour le "Chacal", réputé pour sa pugnacité, à transformer l'essai pour sa 4e participation au Rhum (2 en Imoca, 1 en Ultim). Baigné dès son enfance dans la baie de Morlaix, le skipper du Team Banque Populaire, épaulé par Sébastien Josse, affiche un CV impressionnant avec notamment trois podiums sur le Vendée Globe (un succès, deux 2e places), faisant de lui l'un des grandissimes favoris.

Né le 11 mai 1977 (45 ans), à Saint-Pol-de-Léon (Finistère). 4e participation au Rhum. Skipper chez Banque Populaire depuis 2011.

LE BATEAU

Banque Populaire XI, conçu sur le modèle et les enseignements de l'ancienne version (ses flotteurs ont notamment été fabriqués dans les moules de *BP IX*), a été mis à l'eau le 27 avril 2021, à Lorient, après deux ans de dur labeur en pleine crise sanitaire. Construit en carbone-Kevlar-Nomex, le bateau offre désormais une meilleure capacité à encaisser les impacts d'objets flottants et dispose d'un système de caméras dernier cri pour les éviter, autant que possible. Doté également d'un jeu de foils amovibles deux fois plus grands, *Banque Pop' XI* peut s'envoler jusqu'à 1,5 m au-dessus de l'eau et atteindre 45 nœuds en pointe.

- Port d'attache** : Lorient
- N° de voile** : 11
- Date de construction** : 2021
- Architecte** : VPLP Design
- Chantier** : CDK Technologies (Lorient)
- Longueur HT** : 32 m
- Largeur** : 23 m
- Déplacement** : 12 t
- Tirant d'eau** : 5 m
- Hauteur du mât** : 38 m
- Voilure au près** : 490 m²
- Voilure au portant** : 760 m²

©Thibaut Desmarest



PAIEMENT PAR QR CODE

FLASHEZ, CONFIRMEZ,
C'EST PAYÉ !




UNE
EXCLUSIVITÉ
BRED

+X BRED, LA BANQUE 100% CONSEIL.



BRED 
BANQUE POPULAIRE

BRED Banque Populaire - Société anonyme coopérative de Banque Populaire régie par les articles L 512-2 et suivants du Code monétaire et financier et l'ensemble des textes relatifs aux Banques Populaires et aux établissements de crédit, au capital de 1 681 431 905,79 euros - Siège social: 18, quai de la Rapée - 75604 Paris Cedex 12. 552 091 795 RCS Paris - Ident.TVA FR 09 552 091 795. Intermédiaire en assurances immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 003 608.

Crédit photo : Gettyimages - Octobre 2022 - Document à caractère publicitaire et sans valeur contractuelle. 

Voiles

Maxi Edmond de Rothschild emmène à bord cinq voiles. La grand-voile et quatre voiles d'avant : le gennaker (code 0), le petit gennaker (J1), le génois (J2) et le foc (J3). En course, les voiles d'avant se nomment J (J1 à J3). Le «J» vient de Jib (génois en anglais).

Bras de liaison (avant et arrière)

Les bras de liaison relient la coque aux deux flotteurs, à 1,70 m au-dessus de l'eau. Entourés d'un carénage aérodynamique, ils demeurent rectangulaires — et non courbes — afin d'optimiser la rigidité. Car l'utilisation des immenses plans porteurs (les foils en L et les safrans en T) implique de la hauteur pour les flotteurs et un maximum de raideur pour la plateforme. Tout est lié !

Data

800 points de mesure à bord enregistrent 2,4 millions de données par minute. L'ensemble de plate-forme et des appendices est équipé de fibre optique dans le but de mesurer en permanence les charges. Il s'agit autant d'un outil de performance que sécuritaire, compte tenu des vitesses désormais atteintes.

Foils

Cette pièce en carbone de 8,75 m d'envergure (500 kg chacune), installée en septembre 2022 sur chacun des deux flotteurs, devient l'une des quatre surfaces portantes lors du vol. Rétractables et en forme de L, ces appendices fonctionnent comme des ailes d'avion, dont le but est de minimiser le frein sur l'eau. En archimédien le Maxi Edmond de Rothschild affiche une surface mouillée de 49 m² mais elle passe à 4 m² en vol.

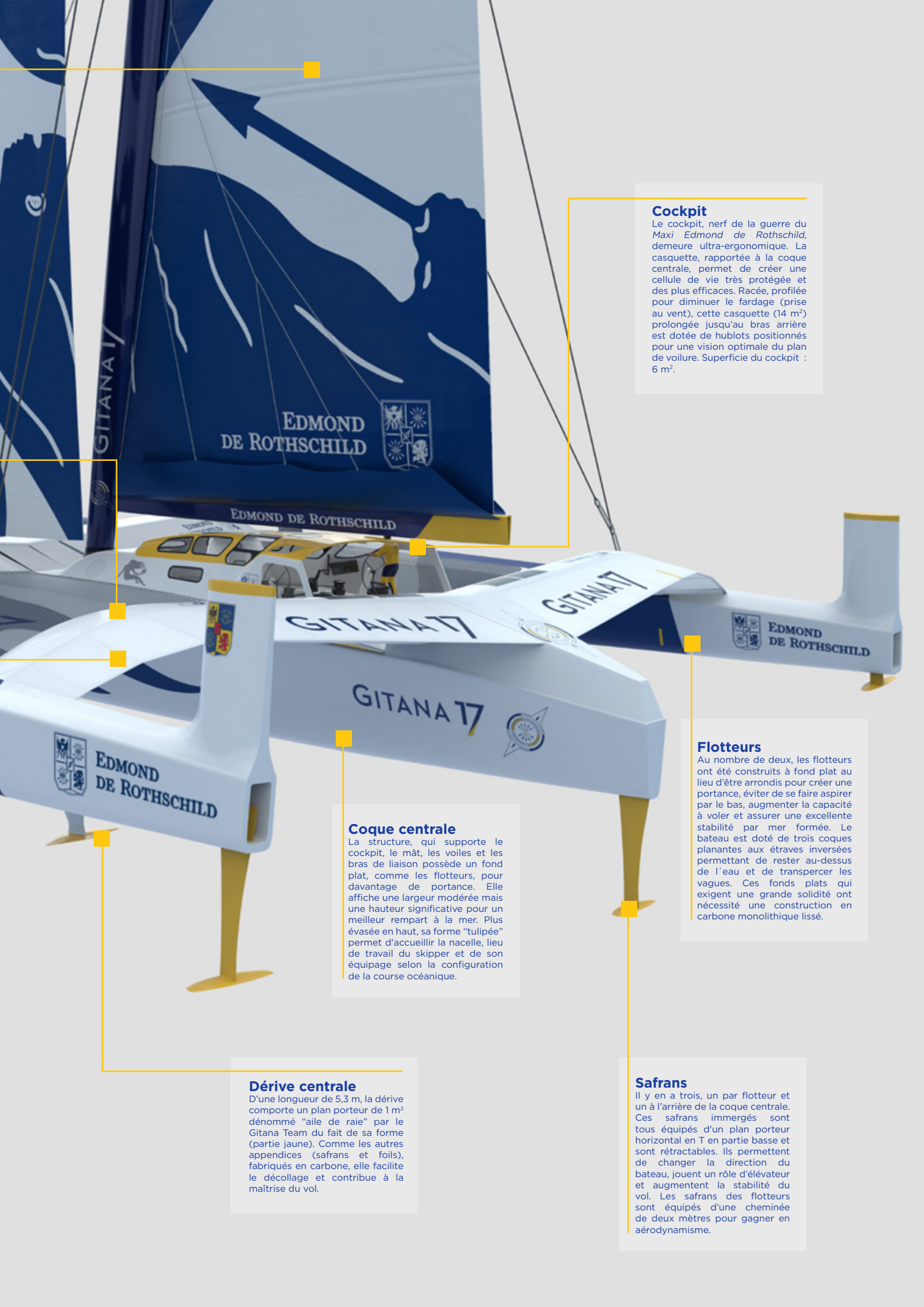
Bâches aérodynamiques

Vraies valeurs ajoutées, qui illustrent l'évolution du bateau, les bâches aérodynamiques en carbone sont au nombre de trois. Une à l'arrière du bras arrière en Oratex/entoilage ULM (31 m²), une à l'arrière du bras avant (26 m²) et une à l'avant du bras avant (5 m²) en toile souple carbone.

MAXI EDMOND DE ROTHSCHILD

À LA LOUPE

Pour en connaître un peu plus sur ces géants des mers, nous avons passé au scanner le maxitrimaran du Gitana team, l'un des grands favoris de la course.



Cockpit

Le cockpit, nerf de la guerre du *Maxi Edmond de Rothschild*, demeure ultra-ergonomique. La casquette, rapportée à la coque centrale, permet de créer une cellule de vie très protégée et des plus efficaces. Racée, profilée pour diminuer le fardage (prise au vent), cette casquette (14 m²) prolongée jusqu'au bras arrière est dotée de hublots positionnés pour une vision optimale du plan de voilure. Superficie du cockpit : 6 m².

Coque centrale

La structure, qui supporte le cockpit, le mât, les voiles et les bras de liaison possède un fond plat, comme les flotteurs, pour davantage de portance. Elle affiche une largeur modérée mais une hauteur significative pour un meilleur rempart à la mer. Plus évasée en haut, sa forme "tulipée" permet d'accueillir la nacelle, lieu de travail du skipper et de son équipage selon la configuration de la course océanique.

Flotteurs

Au nombre de deux, les flotteurs ont été construits à fond plat au lieu d'être arrondis pour créer une portance, éviter de se faire aspirer par le bas, augmenter la capacité à voler et assurer une excellente stabilité par mer formée. Le bateau est doté de trois coques planantes aux étraves inversées permettant de rester au-dessus de l'eau et de transpercer les vagues. Ces fonds plats qui exigent une grande solidité ont nécessité une construction en carbone monolithique lissé.

Dérive centrale

D'une longueur de 5,3 m, la dérive comporte un plan porteur de 1 m² dénommé "aile de raie" par le Gitana Team du fait de sa forme (partie jaune). Comme les autres appendices (safrans et foils), fabriqués en carbone, elle facilite le décollage et contribue à la maîtrise du vol.

Safrans

Il y en a trois, un par flotteur et un à l'arrière de la coque centrale. Ces safrans immergés sont tous équipés d'un plan porteur horizontal en T en partie basse et sont rétractables. Ils permettent de changer la direction du bateau, jouent un rôle d'élevateur et augmentent la stabilité du vol. Les safrans des flotteurs sont équipés d'une cheminée de deux mètres pour gagner en aérodynamisme.

« Révélateur de talents »

Samuel Tual, président Actual Leader group

« Les années Route du Rhum sont des années particulières. C'est un des temps forts de notre programme et cette deuxième saison à la barre de notre nouvel Ultim est synonyme de montée en puissance, pour un projet gagnant sur la Route du Rhum - Destination Guadeloupe. Cette montée en puissance se traduit aussi en interne, au sein de la Team Actual, par des projets individuels que nous soutenons : parce qu'une équipe c'est aussi un terreau, un révélateur de talents.

PROJET GAGNANT

Il y a eu la prise en main de l'*Actual Ultim 3*, l'an dernier, suivie d'un travail sur la recherche de performance. Nous arrivons aujourd'hui à 100% de nos capacités. C'était l'objectif que nous nous étions fixé : avoir un bateau fiable et performant avec un marin en pleine possession du bateau de façon à avoir un projet gagnant au départ de cette Route du Rhum - Destination Guadeloupe, ainsi que dans la perspective du tour du monde 2023. Nous sommes en train de réunir toutes les conditions pour que nous puissions partir en position de favori aux côtés des autres Ultim, qui sont aussi des projets gagnants. C'est tout l'intérêt de cette classe où le niveau de compétition est très élevé.

ENCOURAGER LES PROJETS INDIVIDUELS

Et puis, il y a bien sûr l'équipe, la Team Actual, véritable Business Unit, au sein de laquelle le maître-mot est l'écoute et le partage de compétences. Une gouvernance efficace qui permet à chacun de s'épanouir et d'être performant. Un cadre bienveillant qui encourage les évolutions de postes comme les projets individuels.

Ainsi, Anthony Marchand, co-skipper d'Yves l'an dernier, devient skipper remplaçant de l'*Actual Ultim 3*. Il entre ainsi dans le cercle restreint des marins capables de mener ces géants des mers en solitaire. Jacques Delcroix, ingénieur du bureau d'études, est



©Pierre-Marie Thepaut

accompagné par Actual et le Team dans sa préparation de la prochaine Mini Transat 2023. Clément Bourgeois, ingénieur en charge de la performance et membre de l'équipe de France de IQFoil (planche à voile) a intégré l'équipe dans le cadre d'un CIP pour préparer les Jeux Olympiques 2024. Florian Lafféach conçoit et construit des ailerons de planche à voile custom avec le soutien technique de la team Actual...

DONNER LEUR CHANCE

Tout cela sous le regard bienveillant d'Yves qui pilote le projet d'ensemble tout en ayant à cœur de permettre à des jeunes de grandir et de se réaliser. C'est une approche qu'il faut saluer : c'est grâce à lui qu'Anthony, Jacques, Willy Muller (qui prépare aussi la Mini Transat), Clément, Florian, mais aussi tous ceux qui le souhaitent au sein de l'équipe peuvent réaliser leurs projets. »



©Pierre-Marie Thepaut



©Thierry Martinez

Yves Le Blevec

*Skipper / Chef de projet Directeur
de course / Adjoint aux sports à la
mairie de La Trinité-sur-Mer*

Originaire de Palaiseau en banlieue parisienne, Yves passe son enfance les yeux tournés vers la mer. Sur ses cahiers d'école, il dessinait des bateaux et les vacances en famille se passaient toujours sur l'eau. Il débarque à La Trinité-sur-Mer en 1986 et, pour la première fois, touche du doigt le monde de la course au large en travaillant dans un chantier. Mais son objectif est de naviguer. Il a besoin de s'exprimer sur de grands espaces et c'est en 2001 qu'Yves réalise son rêve. Il se lance sur le circuit Mini à bord d'un bateau acheté d'occasion. Actual, agence intérimaire basée à Laval, lui donne alors un coup de pouce. Ils ne se quitteront plus ! Sa première grande victoire, Yves Le Blevec la décroche en 2007, en solo, sur la Mini Transat. C'est un tournant dans sa carrière de skipper. En débutant en Mini 6.50, puis en Figaro Bénéteau, pour évoluer depuis 2015 en Ultim, en passant par six années de Multi 50, Yves a gravi tous les échelons et fait partie de la famille des marins de la classe des trimarans géants. Il a su évoluer et progresser à l'image de son fidèle partenaire.

« J'ai grandi avec la Route du Rhum. J'avais 13 ans lors de la première édition, en 1978, je l'ai vécue au jour le jour, même s'il n'y avait pas encore de balise à l'époque. C'était la première transat française, il y avait une grosse flotte au départ... Et cette arrivée complètement mythique avec Michel Malinovski, Mike Birch, 98 secondes. Ça a posé les bases de l'histoire de la course au large. J'ai adoré le livre de Malinovski, *Seule la victoire est jolie*. Dès la première édition, la Route du Rhum est entrée dans la légende. Donc, y participer, c'est un peu entrer dans cette légende, en faire partie. J'ai eu le privilège et le plaisir d'y participer deux fois,

en Multi 50. Cela s'est soldé par des échecs sportifs, à cause d'avaries. Même si j'ai réussi à aller au bout les deux fois, cela reste marqué par de gros regrets, des trahisons techniques qui ont fait que rien ne s'est déroulé comme prévu. Notamment la deuxième fois. Les 24 premières heures furent parfaites : j'avais bien planté le décor et posé la situation vis-à-vis de mes concurrents directs. Et, dès la deuxième nuit, une panne d'électronique m'a empêché de garder mon tempo, tant techniquement que stratégiquement. Aujourd'hui, j'y vais avec un bateau capable de gagner. Je ne suis pas le seul, mais c'est possible : le bateau est taillé pour, l'équipe aussi, moi aussi. Cette édition prend une saveur toute particulière. »



©Pierre-Marie Thebaud

PHILIPPE, FLORENCE, PIERRE

Ami intime de Florence Arthaud, Philippe Poupon sort de sa retraite pour lui rendre hommage à la barre de son mythique trimaran doré *Pierre 1er*, dans le cadre d'un film sur la célèbre navigatrice disparue.

Un homme, une femme et un bateau pour un destin lié. Si Florence Arthaud n'est plus, l'illustre marin Philippe Poupon (1), 68 ans, va redonner vie au mythique trimaran *Pierre 1er*, à la barre duquel la Petite fiancée de l'Atlantique est entrée dans la légende et le cœur des Français en 1990, après son sacre à Pointe-à-Pitre. Près de trente ans après avoir raccroché son ciré de compétition, le Quimpérois rempile donc pour un cinquième Rhum à bord du bateau doré, rebaptisé sobrement *Flo*, en hommage à son amie regrettée. « Elle est partie il y a sept ans, mais elle ne nous a jamais vraiment quittés. » Ce projet, né du scénario écrit par sa femme, la réalisatrice Géraldine Danon, elle aussi intime de la navigatrice, aboutira sur la sortie d'un biopic.

Disparu des radars pendant des années, le mastodonte de 18 mètres de long pour 15 mètres de large a refait surface du côté de Hong-Kong, après être notamment passé entre les mains du milliardaire américain Steve Fossett. Mis en vente l'année passée sur internet pour 250 000 euros, le multicoque est finalement racheté par un médecin français qui accepte de le louer au couple pour les besoins du tournage. Convoyé depuis les Philippines, le *Lakota* (son nom depuis 1993) est arrivé début juillet à Cannes, après moult mésaventures dont une attaque de pirates au large du Yémen, avant de partir se refaire une santé au chantier Mer Agitée de Michel Desjoyeaux, à Port-la-Forêt (Finistère). Sur la grand-voile, pas de sponsor titre, le public découvrira le visage de Florence. L'émotion devrait gagner les pontons.

(1) Triple vainqueur de La Solitaire du Figaro (1982, 1985, 1995), vainqueur de la Route du Rhum en 1986, 2e du Rhum en 1990, vainqueur de la Transat anglaise en 1988 et 3e du Vendée Globe en 1993.

Flo, un film très attendu

Adaptation du livre de Yann Queffélec (*La Mer et au-delà*, paru chez Calmann-Lévy en 2020), le film *Flo* retrace la vie mouvementée de Florence Arthaud, de ses 18 ans et son grave accident de voiture à ses 57 ans, en 2015, l'année de sa disparition en Argentine, dans un crash d'hélicoptère à l'occasion d'un jeu télé. L'actrice Stéphane Caillard incarnera la navigatrice, aux côtés notamment de Pierre Deladonchamps, Charles Berling et Didier Bourdon. Le film, d'un budget de 14 millions d'euros et dont le tournage a débuté l'été dernier à Saint-Malo, est attendu en septembre 2023.

Le saviez-vous ?

Philippe Poupon et sa femme Géraldine Danon se sont rencontrés lors du mariage de Florence Arthaud, sur l'île de Porquerolles (Var), en 2005.



DANS L'INTIMITÉ DE LA VIE À BORD

avec Martin Louchart

Quand dormir ? Comment cuisiner ? Où sont les toilettes ? Engagé sur le Class40 *Randstad/Ausy*, le benjamin de la course, Martin Louchart (20 ans), répond aux questions que tout néophyte se pose sur la vie à bord d'un bateau de course, au confort quelque peu spartiate.

TU DORS BEAUCOUP ?

Pas vraiment ! En solitaire, je fais des siestes de 20 à 30 minutes, par phase de deux heures. Je me réveille juste pour vérifier que tout va bien. En cumulé, je dors entre 4h30 et 5h par jour, peu importe qu'il fasse jour ou nuit, on oublie ça à bord ! Avant, je portais un casque anti-bruit ou des bouchons d'oreilles mais, finalement, j'ai abandonné car je n'arrive pas à dormir si je n'entends pas les bruits du bateau. C'est très important pour savoir si tout va bien ou non. Je dors sur un gros pouf à billes, qui a l'avantage de pouvoir se déplacer facilement et d'absorber le mouvement des vagues. Sur la Transat Jacques Vabre, en revanche, on avait un matelas sur la bannette, car on dort plus longtemps à deux. Et pour le réveil, c'est une espèce d'alarme à incendie, avec un minuteur plafonné à 120 minutes max, si je ne me réveille pas. Mais à 110 décibels, je peux vous garantir que ça n'arrive pas.



ET POUR CUISINER ?

Je me sers d'un réchaud avec une petite casserole intégrée qui me permet de faire bouillir l'eau. Je chauffe ensuite mes plats préparés au bain-marie dans une boîte thermos. J'emmène des plats appertisés, sous vide, qui m'offrent une meilleure digestion que les sachets lyophilisés. J'ai un petit faible pour le bœuf bourguignon, la fondue et le breakfast.

Pour les boissons, je n'ai pas encore de dessalinisateur à bord, donc j'embarque des bouteilles d'eau plate et gazeuse, et un peu de sirop de pêche. Il faut faire attention à économiser l'eau car l'organisation nous limite à 90 litres.

QUELS VÊTEMENTS PORTES-TU ?

Je porte au quotidien une sous-couche, contre la peau, avec tee-shirt et legging techniques ; une couche intermédiaire coupe vent et pour avoir chaud de type polaire et une dernière couche avec veste, salopette et bottes étanches pour

nous protéger de l'eau de mer. J'ai aussi deux tee-shirts et shorts plus classiques pour quand il fera un peu plus chaud en se rapprochant de la Guadeloupe. J'évite d'emmener trop d'habits, donc je ferai un peu de lessive à la main.



TU AS UNE SALLE DE BAINS ?

On n'a pas de douche donc j'utilise des lingettes pour bébé pour laver les endroits à risques, tels que l'entre-jambes, les dessous-de-bras, les poignets, les chevilles, la nuque, tout ce qui est en flexion et qui pourrait s'irriter. Et bien sûr, un peu d'eau douce des bouteilles pour se rincer le visage. Et pour aller aux toilettes, pour les gros besoins, ça se fait dans un seau avec un sac en maïs biodégradable qu'on jette par-dessus bord.

PEUX-TU UTILISER TON TÉLÉPHONE ?

Alors je dispose d'une antenne satellite qui me permet d'envoyer des mails avec mon ordinateur. Pour les photos et vidéos, je les transmets avec mon téléphone personnel grâce au réseau WiFi installé à bord. Ça part sur un serveur à terre et mes équipes ou l'organisation peuvent les récupérer. Sinon pour discuter avec ma famille, mes partenaires ou mon équipe technique, j'utilise la messagerie WhatsApp sur mon téléphone. On n'a pas le droit au routage, donc il est interdit de parler météo ou navigation. J'ai aussi un téléphone satellite en cas d'urgence et une radio VHF talkie-walkie qui permet de communiquer avec les autres bateaux autour de nous.

DES PETITS PLAISIRS ?

Oui, j'emmène un peu de musique, mais ce n'est pas moi qui m'en occupe, ce sera la surprise. Clara (Fortin, sa compagne) avait lancé l'idée d'une playlist collaborative avec notre communauté et nos proches, lors de sa première transat, en 2019. Et c'est resté. Sinon, je téléchargerai quelques séries sur Netflix, mais je ne sais pas encore lesquelles. On verra ce qui sort une semaine avant le départ.

TU AS LE MAL DE MER ?

C'est vrai que ça peut arriver même aux plus grands navigateurs, mais j'ai de la chance, je suis épargné.



© Image in France

Qui est Martin Louchart ?

Sa famille n'avait pas le pied marin. Lui n'a découvert la voile qu'au collège. Et pourtant, à seulement 20 ans, Martin Louchart compte déjà une Rolex Fastnet Race (23e en 2021) et deux Transat Jacques Vabre à son actif. Une première en 2019 aux côtés de son mentor Fred Duchemin (18e) et une deuxième, l'année dernière, avec sa co-skipper et compagne Clara Fortin, à la barre du Class40 *Randstad/Ausy* (31e), leaders mondiaux de l'intérim et de l'ingénierie, leurs sponsors depuis 2021.

Né à Granville, dans la Manche, le benjamin de la course s'entraîne à Cherbourg et développe en parallèle l'entreprise qu'il a créée : Exsailance, une société spécialisée dans la préparation de voiliers et dans le management de projets sportifs.

« MON BATEAU EST PRÊT, MOI AUSSI. J'AI HÂTE D'Y ALLER ET DE PARTICIPER À MA PREMIÈRE TRANSAT EN SOLITAIRE. JE N'AI QUE 20 ANS, JE LE PRENDS COMME UN TREMPLIN. »

Hertz



La plus belle façon de découvrir la Guadeloupe

Que vous ayez envie de passer vos prochaines vacances en pleine nature ou que vous préférerez découvrir nos plages, nous sommes là pour vous accompagner sur la route de vos envies, dans la voiture de votre choix.

Avec nous, prenez la route facilement et en toute sécurité.

Réservez dès aujourd'hui pour être sûr de pouvoir choisir la voiture qui vous convient et partir l'esprit tranquille.

Et, si vos projets changent, vous pourrez rapidement et facilement modifier votre réservation.



Let's go!

INFORMATIONS ET RÉSERVATIONS

0590 89 28 05
hertzantilles.com

ALIZÉ

Vent régulier des régions intertropicales soufflant d'est en ouest de façon régulière, des hautes pressions subtropicales vers les basses pressions équatoriales.

BARRE

Manche, roue, reliée au safran. Permet au skipper de diriger le bateau.

CHOQUER

Action de relâcher ou de détendre un bout, par exemple une écoute (cordage qui sert à régler une voile) ou une drisse (cordage permettant de hisser les voiles). Le contraire est "border", pour raidir la voile.

DÉRIVE

Partie de la coque jouant le rôle de système anti-dérive. Par opposition à la quille, la dérive n'est pas lestée et peut être relevée.

ÉTRAVE

Extrémité avant du voilier.

FERLER

Plier une voile puis l'attacher sur un espar (ferler la grand-voile sur la bôme par exemple).

GÉNOIS

Voilé d'avant plus grande que le foc, avec un recouvrement plus ou moins important de la grand-voile. Le génois peut être sur enrouleur.

HAUBAN

Câble faisant partie du grément dormant d'un voilier. Il soutient le mât latéralement.

INTRADOS

Les penons (brins de laine ou petits rubans) manifestent les écoulements de l'air sur la surface d'une voile. Les penons intrados sont situés à l'intérieur de la voile (du côté « au vent ») et les penons extrados à l'extérieur (du côté « sous le vent »).

JAUGE

Ensemble des règles précisant le cadre technique que doit respecter un voilier de course pour respecter une classe.

KETCH

Voilier à deux mâts dont le grand mât est situé à l'avant. Le plus petit, appelé mât d'artimon, est sur l'arrière mais en avant de la mèche de safran.

LOUVOYER

Virer successivement de bord, au près, afin de remonter au vent.

MILLE NAUTIQUE

Unité de distance maritime égale à environ 1 852 mètres.

NOEUD

Unité de mesure de vitesse. 1 nœud (ou nd) = 1 mille à l'heure (1,852 km/heure)

OFNI

Objet flottant non identifié, entre deux eaux, tel qu'un conteneur, une bille de bois, un arbre, une planche ou un cétacé.

PRÈS

Allure permettant de remonter au vent.

QUILLE

Partie lestée, sous le voilier, qui permet de faire contreponds. Dans le même temps, elle sert de plan anti-dérive. La quille peut être fixe, relevable voire pivotante.

RIS

Points d'accroche à différentes hauteurs de la surface d'une voile qui permettent de réduire sa surface en la repliant sur elle-même. Ils s'utilisent notamment lorsque les conditions de vent forçissent, pour garder la maîtrise de la vitesse du bateau.

SPINNAKER

Grande voile d'avant, creuse, conçue en nylon. Utilisée aux allures portantes.

TIRANT D'EAU

Hauteur de la partie immergée du bateau. Le tirant d'air, lui, est relatif à la hauteur de la partie émergée allant de la flottaison jusqu'au point le plus élevé du bateau.

U

Le pavillon U du code international signifie la présence d'un danger.

VIRER DE BORD

Changer de cap, mais aussi le côté d'où vient le vent. Manœuvre s'effectuant en passant face au vent.

WINCH

Type de treuil permettant de contrôler la traction des cordages du bateau.

X. PAVILLON

En régates, le pavillon X est hissé sur le bateau comité, lorsque après une procédure de départ un ou plusieurs bateaux ont volé le départ (franchissement de la ligne avant le début de la course).

YAWL

Voilier à deux mâts dont le plus petit à l'arrière, le tapecul, est implanté derrière la mèche de safran (le plus grand mât est à l'avant, comme sur le ketch). Le bateau de la skippeuse Catherine Chabaud, *Cigare rouge*, est gréé en yawl.

ZÉRO HYDROGRAPHIQUE

(ou zéro des cartes)
Niveau de référence des sondes (profondeur d'eau) porté sur les cartes marines. Sur les cartes françaises, le zéro hydrographique correspond au niveau des basses mers les plus fortes possibles (basse mer de vive-eau de coefficient 120).

LES FEMMINES ET LE RHUM

Se faire une place dans un monde d'hommes. Suivre les traces de celles qui ont franchi le pas. Et pourquoi pas marquer l'Histoire, telle Florence Arthaud, « la petite fiancée de l'Atlantique ». Une victoire emblématique que les sept navigatrices, qui s'élanceront depuis Saint-Malo, gardent en mémoire. Parce que la belle histoire de la course au large s'écrit aussi au féminin.

SAMANTHA DAVIES

Initiatives cœur - Imoca

Âge :

48 ans

Nationalité :

Britannique et Bretonne d'adoption

Profession :

Skippeuse professionnelle



©Initiatives cœur

Un grand cœur

On dit d'elle qu'elle est l'une des navigatrices les plus douées de la course au large. Ses aventures débutent lorsqu'à 24 ans, elle accomplit un premier tour du monde en équipage (entièrement féminin). Puis, dix ans plus tard, en 2008, elle se révèle lors du Vendée Globe en terminant 4e au classement général. Engagée pour sa 2e Route du Rhum (abandon en 2018) sur son Imoca *Initiatives Cœur*, Samantha Davies renoue ici avec la voile. Car son dernier Vendée Globe (2020) lui a laissé un goût amer. « C'était violent, j'ai tapé un OFNI. Je me suis arrêtée net. J'ai volé dans mon bateau », raconte-t-elle, pensant alors arrêter la voile.

Celle que l'on surnomme "Sam" défiera à nouveau l'océan pour porter une cause qui lui est chère : sauver des enfants malades du cœur. Grâce à son dernier tour du monde "hors-course" et l'association Mécénat Chirurgie Cardiaque, qu'elle soutient, 102 enfants ont ainsi pu recevoir des soins.

Sam sera-t-elle la 2e femme britannique, après Ellen MacArthur en 2002, à s'imposer sur Imoca ?

PIP HARE

Medallia - Imoca

Âge :

48 ans

Nationalité :

Britannique

Profession :

Journaliste et conférencière



©Jean-Louis Carli

Première fois

Elle est entrée dans l'histoire de la course en solitaire sur le tard. À 35 ans, après quinze ans d'activité comme skipper professionnel. Révélée lors du dernier Vendée Globe, à la barre du plus vieux bateau de la flotte (21 ans) — qu'elle a poussé vers une performance que peu pensaient possible (19e place, à moins de 24 heures de bateaux à foils) —, Pip Hare est devenue la 8e femme à boucler le tour du monde en solitaire.

Pour sa toute première participation au Rhum, sur son Imoca *Medallia* (ex-*Bureau Vallée 2* de Louis Burton), la navigatrice rêve secrètement d'entrer dans le cercle des marins d'exception, telle la navigatrice française Isabelle Autissier dont elle puise beaucoup d'inspiration dans ses livres.

La Britannique et son sponsor ont d'ores et déjà confirmé leur participation au Vendée Globe 2024.



©Maxime Mergalet

JUSTINE METTRAUX

Teamwork.net - Imoca

Âge :

36 ans

Nationalité :

Suisse

Profession :

Skippeuse professionnelle

Seule sur Imoca

Chez les Mettraux, la voile est une histoire de famille. Justine navigue dès son plus jeune âge sur le bateau familial, avec ses quatre frères et sœurs, sur le lac Léman. Le déclic viendra à l'adolescence, lorsqu'elle intègre le Centre d'entraînement à la régates, à Genève. C'est là qu'elle prend goût à la compétition. En 2013, âgée de 27 ans, la jeune femme se lance dans le grand bain et participe à la Mini Transat. Une première expérience synonyme d'un début de carrière autant en équipage qu'en solitaire.

Cet été, son partenaire historique *TeamWork* a annoncé l'acquisition de l'ancien *Charal 1*, de Jérémie Beyou, en vue de la Route du Rhum et du Vendée Globe 2024. Sur son Imoca, pour sa première participation au Rhum, son « objectif est de finir la course ».

Dans les gènes

Un virement de carrière. Mais un destin tout tracé. Originaire de La Rochelle, Amélie Grassi est bercée dans le nautisme par ses parents. Sa mère, Sandrine Bertho, a pris le départ de la Mini Transat en 2009 et travaille en tant que chef de projet chez Team Actual-Leader. Quant à son père, Olivier Grassi, il a participé à la Route du Rhum en 2010.

Diplômée juriste en 2017, Amélie choisit l'option Mini Transat plutôt que la thèse. C'est là, dans la course au large (dont elle a désormais choisi de faire son métier), qu'elle s'épanouit. Loïck Peyron, vainqueur de la Route du Rhum en 2014, confiait qu'elle « irait loin » après l'avoir prise à bord de son *Bénéteau 3*.

À 28 ans, Amélie navigue déjà dans la cour des grands. Pour sa première participation au Rhum, sur son Class40 *La Boulangère Bio*, la jeune navigatrice souhaite encourager « chaque femme à nourrir ses rêves de sport et d'aventure ».

AMÉLIE GRASSI

La Boulangère Bio

- Class40

Âge :

28 ans

Nationalité :

Française

Profession :

Skippeuse

professionnelle

Juriste



©Julien Champollion

Aller au bout

Sans la Mini Transat de 2005, Isabelle Joschke ne serait pas là aujourd'hui. « J'ai eu la révélation que j'étais faite pour ça. » Après s'être essayée à la navigation de plaisance, la Franco-Allemande prend vite goût à la compétition. Cette première course sera le point de départ de son parcours dans la course au large.

Il y a quatre ans, Isabelle prend le départ de la Route du Rhum pour la première fois. Une expérience douloureuse marquée par un violent démâtage deux jours après le départ. Puis en 2020, pour son premier Vendée Globe, elle est contrainte à l'abandon suite à une casse sur son Imoca MACSF. Tenace, elle revient sur le Rhum avec son voilier « fiabilisé et plus performant ». Isabelle a enchaîné les courses cette année, sans perdre de vue sa participation au Vendée Globe 2024 : « Sur la Route du Rhum, mon objectif sera de terminer. Nous avons envie de raconter une nouvelle histoire en parlant de sport et de compétition. »

ISABELLE JOSCHKE

MACSF - Imoca

Âge :

45 ans

Nationalité :

Franco-Allemande

Profession :

Skippeuse

professionnelle



©Ronan Glady

CATHERINE CHABAUD

Formatives ESI Business

School pour Ocean As

Common - Rhum Mono

Âge :

59 ans

Nationalité :

Française

Profession :

Ancienne journaliste,

députée européenne



©Benoit Strichelbaut



©Adrien Cliquière

MORGANE URSULT-POUPON

Médecins du Monde -

Class40

Âge :

36 ans

Nationalité :

Française

Profession :

Diplômée en gestion

et maîtrise de l'eau

Retour en mer

Cela fait 20 ans — depuis sa dernière participation au Vendée Globe en 2001 — que Catherine Chabaud ne s'était pas lancé de défis en compétition. Pour cette 12e édition du Rhum, la députée européenne, qui se consacre au développement durable, à la transition énergétique et aux enjeux liés à la mer, retrouvera son *Cigare rouge*, le monocoque avec lequel elle boucla le Vendée Globe en 1997. Cette année-là, elle devint d'ailleurs la première femme à terminer ce tour du monde à la voile, sans escale et en solitaire. « Plus je parle de la mer et moins je la pratique », explique-t-elle. Sur son deux mâts *Formatives ESI Business School pour Ocean As common* (association dont elle est la co-fondatrice), Catherine Chabaud, engagée en catégorie Rhum mono, portera haut et fort la voix de l'océan, comme elle le fait ardemment au Parlement européen depuis 2019. Un véritable défi pour celle qui devrait souffler ses 60 bougies, fin novembre, en mer.

Plus qu'un nom, une passion

Son prénom signifie en breton « qui vient de la mer ». Cela est tout sauf un hasard. Morgane Ursault-Poupon, fille de Philippe Poupon, naît en 1986, l'année où ce dernier remporte le Rhum. Trente-deux ans plus tard, «MUP» prend le large et s'attaque à son tour à la célèbre transatlantique, pour ses premiers pas sur le circuit Class40. Très tôt durant son enfance, Morgane sillonne les océans, navigue avec son père sur le voilier familial *Fleur Australe*, avant de faire rêver les touristes en Antarctique à bord du *Paradise*, un voilier dont elle était co-skipper.

Après de nombreux rebondissements, faute de moyens financiers, Morgane s'alignera bien pour une deuxième participation au Rhum, en Class40. « Le budget version basse est validé. Je serai donc sur la ligne de départ », a-t-elle écrit à la mi-août sur ses réseaux sociaux. Sur son bateau *Médecins du Monde*, qu'elle « connaît par cœur », elle s'engage dans une course qu'elle espère plus écologique.

INITIATIVES ÉCOLO

La voile, un sport propre et écologique ? Pas vraiment. La majorité des voiliers de course sont polluants. Certains marins tentent pourtant de faire bouger les lignes, comme le Guadeloupéen Kéni Piperol et son bateau 100% (ou presque) recyclable (à lire p. 14). Zoom sur quatre autres projets soucieux de réduire leur impact sur la planète, à l'heure où la quête effrénée de la vitesse et de la performance semble avoir encore de beaux jours devant elle.

FIBRE DE LIN

ROLAND JOURDAIN *We Explore (Rhum Multi)*

Double vainqueur du Rhum en Imoca (2006 et 2010), Roland Jourdain concède n'avoir cherché à l'époque que "vitesse et performance". Mais Bilou affiche désormais la sobriété et le respect de l'environnement comme maîtres-mots de son nouveau projet. Sorti du chantier Outremer à la Grande-Motte (Hérault), son catamaran *We Explore* de 18 m de long s'avance comme le premier bateau de cette taille à intégrer autant de biomatériaux. Le pont, grand comme un terrain de tennis, est fabriqué à partir de fibre de lin, originaire de Normandie. « Elle présente beaucoup d'avantages puisqu'elle est produite en circuit court, a des propriétés proches de la fibre de verre et est beaucoup moins énergivore à produire, résume Jourdain. Je veux montrer que d'autres voies sont possibles, avec beaucoup d'humilité, car il y a encore tellement de choses à faire, notamment sur les résines. » Le skipper et ses équipes favorisent aussi la réutilisation à bord : winches, voiles, puits et dérives sont issus d'autres bateaux. Des pièces de carbone ont, elles, été réalisées à partir de carbone périmé venant de l'industrie aéronautique.

©Martin Viezzer/We Explore



©HEOLE/ONESAILS ATLANTIQUE



MARC GUILLEMOT *Metarom MG5 (Rhum Multi)*

Comme Roland Jourdain, le navigateur chevronné Marc Guillemot (3e du Rhum en 2010 et en 2014, en Imoca), lui aussi Quimpérois, revient avec un projet écoresponsable à la barre de son catamaran prototype de 52 pieds (15,8 m) *Metarom MG5*. Pour la première fois, un voilier pourra produire sa propre électricité grâce à des panneaux photovoltaïques organiques incrustés dans la grand-voile. Une prouesse technologique développée par la société Héole (basée à Vannes), qui permet la captation de l'énergie lumineuse des deux faces de la voile, grâce à 12 m² de cellules photovoltaïques souples et translucides. Il est ainsi possible de produire le kilowatt d'électricité nécessaire quotidiennement pour alimenter le pilote, l'éclairage, le réfrigérateur et les ordinateurs de bord. En collaboration avec le cabinet d'architectes Barreau Neuman, Guillemot a également fait jouer son carnet d'adresses pour dénicher de nombreux équipements dormant dans les chantiers de course au large, afin de réduire son empreinte carbone. « 95 % d'entre eux proviennent du recyclage de bateaux de course : mât, safrans et dérives des Imoca de Jean Le Cam, Jérémie Beyou et Damien Seguin, trampoline de *Spindrift*, ou encore gréements des multicoques *De Rothschild* ou de l'Imoca *Safran*. »

VOILE SOLAIRE

ARTHUR LE VAILLANT

Mieux (Ultim)

Navigateur, artiste, entrepreneur et rêveur. C'est ainsi que se définit Arthur Le Vaillant, 34 ans. Rêveur ? « D'une société plus résiliente et rayonnante. » Porté par l'association *Mieux*, fondée par des entrepreneurs engagés dont il fait partie, le navigateur rochelais (4e en Class40, en 2018) prône une approche nouvelle de la course au large, plus responsable et respectueuse du milieu vivant, encourageant l'économie circulaire. « Le Rhum est un événement où plus de deux millions de personnes se déplacent, avec des milliers de spectateurs sur des bateaux à moteur. Un événement avec des allers-retours en avion aux Antilles pour les équipes et l'organisation, qui valorise toujours les bateaux neufs. Doit-on acheter des foils toujours plus longs pour rester compétitif ? Cette course doit se réinventer pour continuer à exister. »

Si ses prises de position peuvent en chatouiller certains, Arthur Le Vaillant, qui a lancé la coopérative Sailcoop destinée à récupérer les bateaux de course pour faire du transport, veut profiter des projecteurs braqués sur les Ultimes pour passer son message. À la barre d'un trimaran mythique, lancé en 2011 et skippé par Kersauson, Coville et Le Blevec, le bizuth espère trouver un certain écho, même en pointant loin du podium. Un podium qu'il aimerait à l'avenir voir établi en fonction de l'impact carbone du bateau et du skipper. Rêveur ?



©Alexis Courcoux



©Matt Ashwell/Use It Again

ROMAIN PILLIARD

Use It Again! by Extia (Ultim)

Au pied du podium en 2018 sur le trimaran *Use it again !*, baptisé du nom du fonds de dotation qu'il a créé pour promouvoir l'économie circulaire, Romain Pilliard est de retour à la barre du légendaire multicoque d'Ellen MacArthur, construit en 2003. Engagé pour changer les habitudes de consommation, le skipper navigue à contre-courant. « Mon but n'est pas d'aller le plus vite possible, car ça coûte très cher et ça consomme énormément de ressources. Je veux montrer qu'un bateau bien entretenu peut tenir longtemps, car on construit des bateaux de course très performants, dans des matériaux composites, de carbone, etc, faits pour durer, mais ils ne sont utilisés que très peu de temps. »

Après les années folles de la Britannique, Pilliard récupère son trimaran à l'état d'épave en 2015, avant de le reconditionner. « Mes deux génois ont été dénichés au sein d'équipes, comme nos kilomètres de cordages afin d'éviter d'acheter neuf. On a aussi besoin de beaucoup d'énergie pour faire fonctionner le pilote automatique et toute l'électronique à bord. On s'est donc équipé d'une éolienne, de panneaux solaires et d'un hydrogénérateur, une petite hélice qui tourne dans l'eau », explique l'activiste de 46 ans qui a tenté en vain, cette année, de battre le record du tour du monde à l'envers.

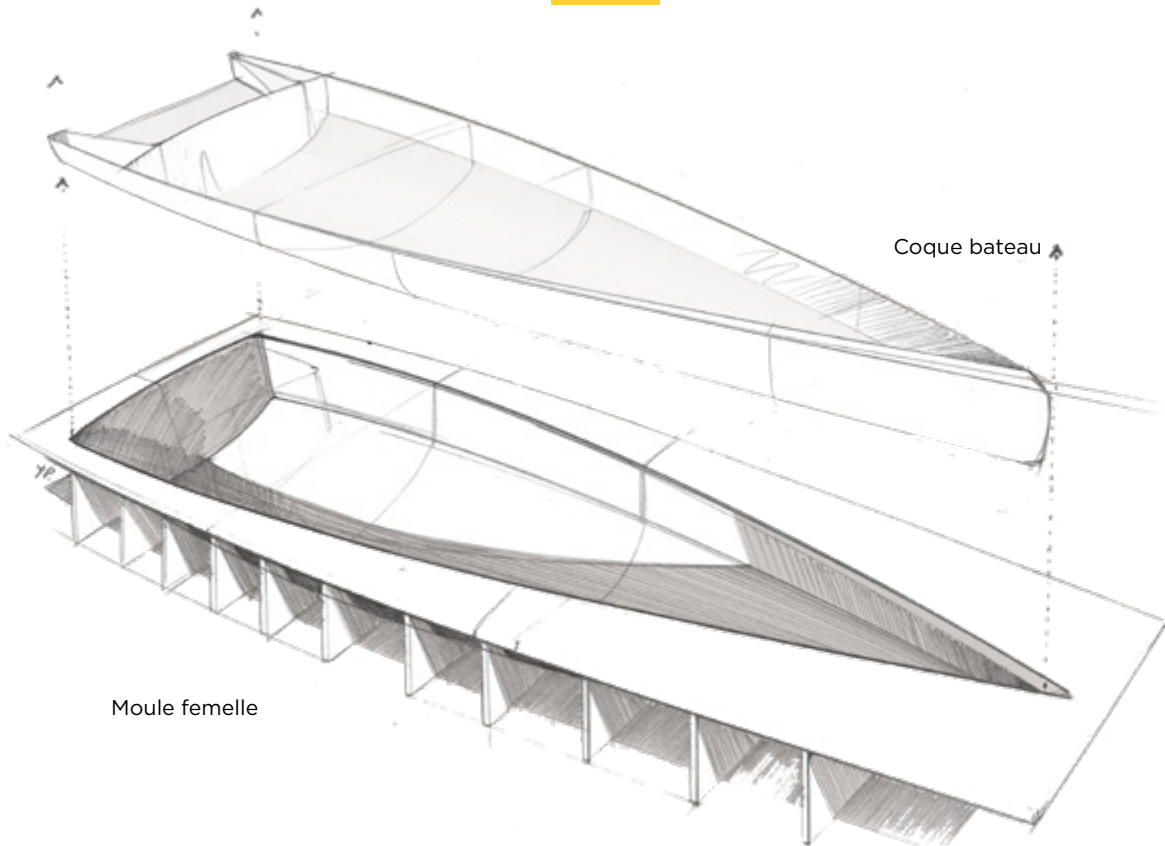
Sachez-le

Grâce à l'opération *Bouge ton livre*, organisée à Saint-Malo par son équipe, Romain Pilliard embarquera à bord de son trimaran géant des livres de seconde main pour les distribuer à l'arrivée dans des écoles partenaires de Guadeloupe.



COMMENT SONT CONSTRUITS LES IMOCCAS ?

Installé à Vannes, le cabinet d'architecture navale VPLP, parmi les plus réputés de la course au large, nous a confié quelques plans pour reproduire l'Imoca de Damien Seguin. On a essayé, c'est plus facile de monter un meuble Ikea !



Moule femelle

Coque bateau

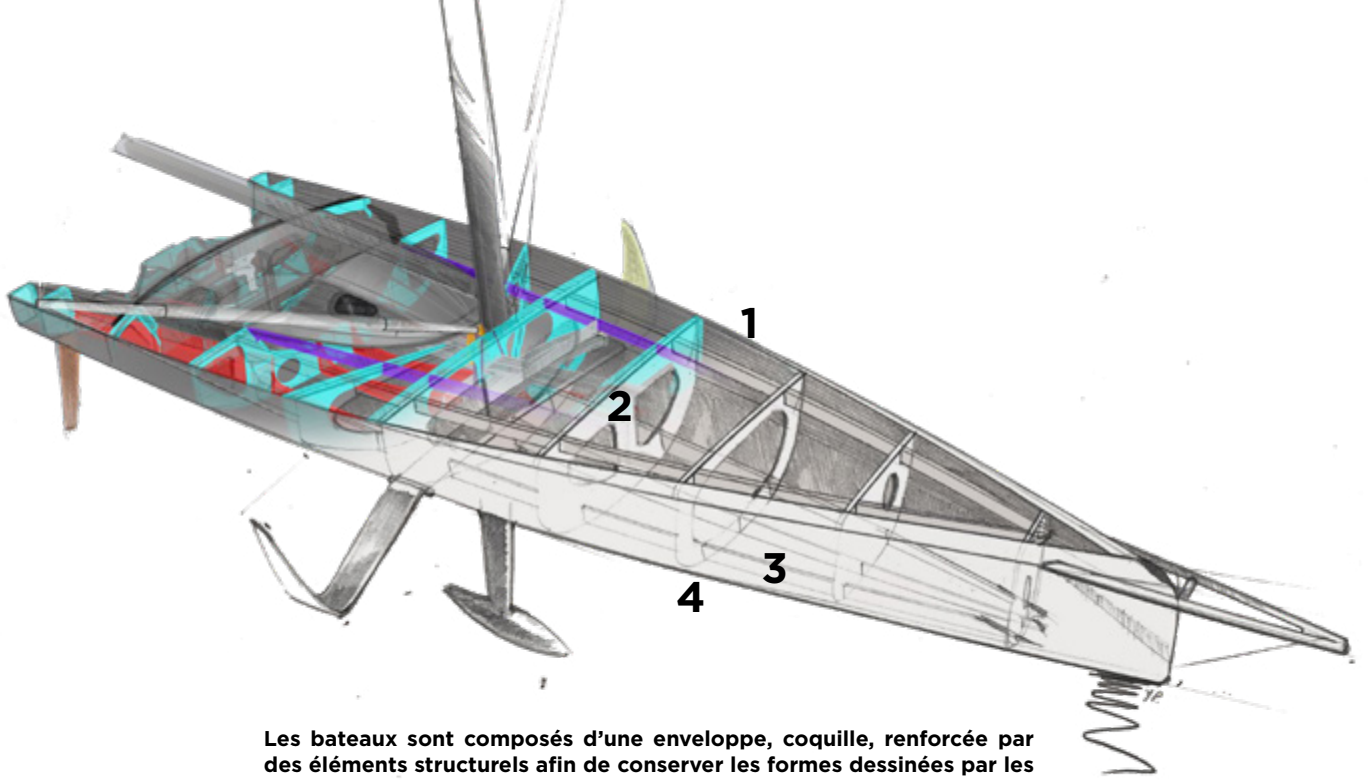
Le procédé de mise en œuvre suit des étapes indispensables à la solidité du bateau :

Le bateau est construit dans un moule dit « femelle » (voir schéma) :

Une première peau de carbone est appliquée dans le moule, la peau extérieure. Une bâche étanche est installée par-dessus puis l'air est aspiré, afin que les tissus de carbone soient « sous-vide », donc bien compactés les uns aux autres. Puis l'ensemble est mis dans une grande étuve (un four), pour cuire la pièce pendant environ 12 heures à une température proche des 100°C. C'est lors de la cuisson que la résine durcit.

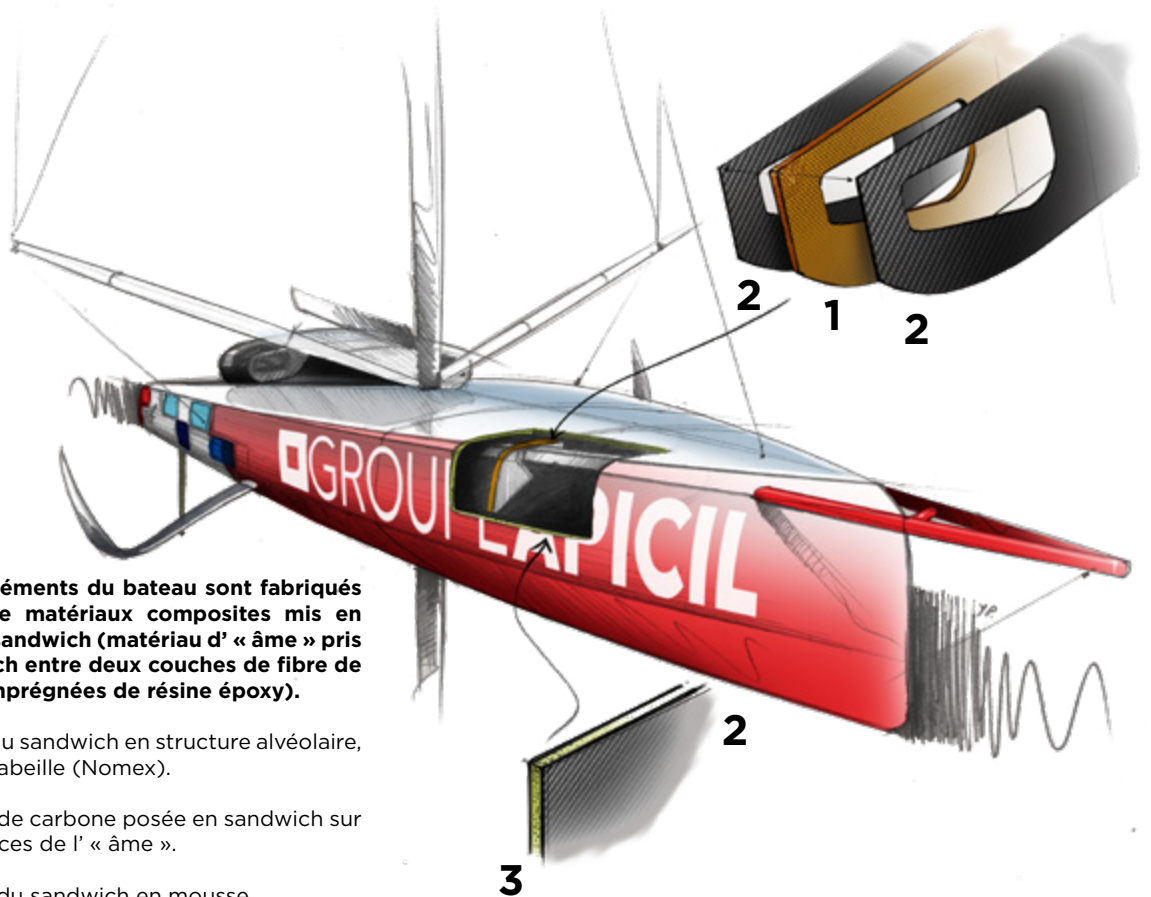
Ensuite, ce qu'on appelle le matériau d'âme (ici de la mousse pour la coque) est collé sur la peau extérieure, qui est maintenant solide.

Enfin, la peau intérieure est drapée, puis cuite de la même façon que la peau extérieure. La coque est maintenant prête à recevoir les structures annexes, qui sont installées dans le bateau et collées, toujours à l'aide de fibre de carbone imprégnée de résine époxy.



Les bateaux sont composés d'une enveloppe, coque, renforcée par des éléments structuraux afin de conserver les formes dessinées par les architectes et de les rendre assez solides pour affronter les tempêtes.

- 1 Partie haute de l'enveloppe sur laquelle le marin manœuvre : le pont.
- 2 Structure transversale : les cloisons.
- 3 Structure longitudinale : les lisses.
- 4 Partie basse de l'enveloppe, partie en contact de l'eau : la coque.



Tous les éléments du bateau sont fabriqués à partir de matériaux composites mis en œuvre en sandwich (matériau d'« âme » pris en sandwich entre deux couches de fibre de carbone imprégnées de résine époxy).

- 1 « Âme » du sandwich en structure alvéolaire, type nid d'abeille (Nomex).
- 2 « Peau » de carbone posée en sandwich sur les deux faces de l'« âme ».
- 3 « Âme » du sandwich en mousse.

PROFESSION ROUTEUR... EN DIX QUESTIONS

Vainqueur du Vendée Globe 2012-2013, quatrième du Rhum en 2018 (Imoca), Vincent Riou naviguera cette année dans les méandres des fichiers météo depuis son pavillon de Loctudy (Finistère), dans l'ombre du Guadeloupéen Thibaut Vauchel-Camus. Son job ? Routeur.



1 Routeur, à quoi ça sert ?

C'est un assistant, à terre, qui communique au skipper des informations sur les prévisions météorologiques, ce qui influe sur les stratégies de course à adopter. Disons qu'on a davantage de temps que lui pour traiter les fichiers et donc lui apporter des données plus éclairées que ce qu'il pourrait avoir. On peut aussi élaborer des scénarios plus précis, en étudiant les options de ses adversaires, mais on n'arbitre jamais à sa place. Il reste seul maître de son destin car lui seul est au contact direct des éléments.

Quelle formation faut-il avoir ?

Il faut naturellement disposer de bonnes connaissances en météorologie et en stratégie de course. Mais aussi être rodé à tous les outils informatiques d'aujourd'hui qui nous permettent de calculer toutes les données numériquement.

Router, c'est tricher ?

Non, tant qu'il y a de l'équité, c'est pareil dans tous les sports. Le routage est interdit chez les monocoques (sauf en Rhum mono, NDLR), comme sur le Vendée Globe par exemple, car il n'y a pas de danger réel à bord. C'est très bien, car c'est plus valorisant pour le navigateur et plus lisible pour le grand public. Mais dans certaines conditions, en multicoque, ça peut être dangereux, c'est donc le choix qui a été fait par la communauté.

C'est encore utile aujourd'hui ?

C'est vrai que les skippers sont mieux formés de nos jours, et tout le monde possède les mêmes infos météo, donc il y a de moins en moins d'options différentes. Le processus pour traiter les données reste fastidieux et le skipper peut vite faire des erreurs. On lui permet d'éviter cela. Ça se joue parfois à des détails, donc il restera toujours du boulot pour les routeurs.

À quelle fréquence échangez-vous ?

Grosso modo, nous échangeons lors de quatre moments cruciaux dans la journée, qui correspondent à la mise à jour des fichiers météo. Après, ça dépend des conditions et si le skipper se pose beaucoup de questions, on est attentif à ses besoins. On reste de toute façon en liaison permanente par messagerie classique, type WhatsApp.

Il dort quand le routeur ?

Quand il a fini son boulot, si le skipper n'a plus besoin de lui, donc pas beaucoup ! On dort rarement la nuit, mais on fait de petites siestes dans la journée. On a le même rythme que lui en fait. Notre vie familiale est un peu bouleversée, il faut l'avouer !

Quelle est la meilleure route pour la Guadeloupe ?

Il n'y en a pas de meilleure, je dirais plutôt la moins mauvaise. Rien n'est écrit à l'avance. On ne saura jamais vraiment, même la veille, si on va prendre une route plus ou moins nord ou sud. Selon la météo, toute la stratégie peut être remise en cause quatre fois par jour. Il faut certes avoir des convictions, mais aussi savoir garder une certaine souplesse intellectuelle.

Quand est-on le plus en danger ?

Dans le premier tiers du parcours, principalement, au sortir de la Manche et jusqu'à atteindre la latitude de Lisbonne, dans toute la zone dépressionnaire de l'Atlantique nord. Surtout en plein mois de novembre ! Mais on peut aussi avoir de gros grains dans les alizés, qui génèrent de forts vents et une mer très agitée. Le danger peut être partout.

Devient-on routeur par défaut, quand on n'a plus de bateau ?

Pas forcément ! C'est surtout une manière de vivre la course différemment. L'aspect coaching est très sympa et la relation avec le skipper est très riche. Et puis, en termes de stratégie de course, de navigation, de météo, ça permet d'aller au fond des choses. Dans la voile en solitaire, on est très polyvalent mais on n'a jamais le temps de se spécialiser. Là, au moins, on s'investit à 100 % dans un domaine, ce qui répond à une certaine frustration.

Qui est le meilleur routeur ?

Je pense à Jean-Yves Bernot (pour François Gabart), notre maître à tous, mais il y en a d'autres très doués comme Marcel Van Triest (Armel Le Cléac'h) et Christian Dumard (Francis Joyon). En règle générale, ce sont surtout des navigateurs ou anciens navigateurs alors qu'auparavant on avait davantage affaire à des purs spécialistes, techniciens ou ingénieurs météo. Ce fut le cas des Pierre Lasnier, Sylvain Mondon ou Richard Slivani, qui était avec Bourgnon. Les profils ont évolué car les prévisions météo sont aujourd'hui plus fiables et plus accessibles.

Question bonus pour Thibaut Vauchel-Camus Ça coûte combien un routeur ?

« Certains routeurs comme Vincent apportent une réelle expertise, de par son expérience de navigation et ses connaissances sur le fonctionnement du bateau. Je n'ai pas fait appel à lui seulement pour la Route du Rhum, je l'ai aussi pris en navigation cette saison (sur le Pro Sailing Tour, NDLR) et lors d'un convoi entre Saint-Malo et la Corse, afin de mieux nous connaître. Il faut aussi prendre en compte tout le travail réalisé avant la course pour préparer le road book, etc. On est sur un pack compris entre 10 000 et 12 000 euros pour l'année. À cela s'ajoutent des coûts périphériques liés au système de communication, pour l'envoi et la réception des données de communication entre le routeur et le skipper. Je dois aussi investir dans un forfait de data, qui peut s'élever à 1000 euros pour une transat. »

Le saviez-vous ?

Vincent Riou était le routeur de Michel Desjoyeaux (Géant) lors de sa victoire sur la Route du Rhum en 2002.

À noter

Pour la Route du Rhum, le routage est interdit en Imoca et en Class40. Ce sont les règles de classe qui l'indiquent. Les skippers doivent donc se débrouiller seuls !

PHILIPPE ELIÈS

BIBERONNÉ AU RHUM

Journaliste depuis trente ans au *Télégramme*, Philippe Eliès est LA référence de la voile en Bretagne. Pas étonnant. En 1978, le gamin de Morlaix accompagne son père à Saint-Malo pour assister, du haut de ses 12 ans, au premier départ d'une course dont il n'a pas retenu le nom. Pas plus que celui de "Florence machin"... Mais la magie opère et il ne manquera plus une occasion d'écumer les pontons, avant de couvrir à son tour l'événement pour le quotidien régional. Capitaine d'un petit trimaran *Corsair 24*, reporter passionné et respecté, Eliès nous livre son regard sur une épreuve qui continue de rythmer sa vie et son imaginaire, à 56 ans.

Si vous deviez retenir une seule édition ?

Je dirais celle de Florence Arthaud, sur *Pierre 1er*, en 1990. Je l'avais suivie en direct à la télé sur *Thalassa* avec mon père, qui avait versé sa petite larme. C'est la première fois qu'on voyait une femme battre des hommes, dans un sport d'hommes. Elle a envoyé un message très fort, qui posait la question de la place des femmes dans la société. Sa victoire a montré que les femmes, si elles avaient peut-être moins de muscles, avaient plus de neurones : ça a changé beaucoup de choses dans la course au large. Honnêtement, sans elle, la Route du Rhum ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. Elle y est associée pour toujours.

Un skipper qui vous a marqué plus que les autres ?

Là encore, je vais parler de Florence. Je l'ai rencontrée quelques années après sa victoire (1990), dans le cadre d'un reportage sur un de ses bouquins. C'était une femme EXTRA-ORDINAIRE. Tout le monde le sait, Flo était perdue à terre, pleine d'excès. Disons qu'elle croquait la vie par les deux bouts. Mais en mer, quelle élégance ! Elle m'a marqué étant jeune, moins jeune, puis comme journaliste. Elle restera à jamais la petite fiancée de l'Atlantique.

Le skipper le plus doué ?

Ça se discute entre Franck Cammas et François Gabart selon moi. Cammas a été le premier à montrer la voie chez les Ultimes. Il gagne en 2010 à la barre de *Groupama 3*, avec lequel il avait remporté le Trophée Jules Verne quelques mois plus tôt, mais accompagné alors d'une dizaine d'équipiers. Ce fut un vrai exploit car Franck est une crevette d'1,70 m pour 65 kg ! De la tête au bout des orteils, il transpire la compèt' par tous les pores de la peau. Il n'y en a pas d'autres aussi engagés que lui dans la recherche de la performance. Quant à François, c'est le talent à l'état pur, tout ce qu'il touche se transforme en or. En plus d'être un mec très agréable.

Le bateau le plus impressionnant ?

Il y a bien sûr l'*Olympus* de Mike Birch, qui marque l'avènement des trimarans, en 1978. Ce bateau a bouleversé l'histoire de la course au large. Les Ultimes n'existeraient pas sans les Américains qui ont inventé ces multicoques, dans un chantier du Maine. Mais aussi celui de Cammas (*Groupama 3*), Peyron (*Banque Populaire VII*) et Joyon (*Idoc Sport*), il a gagné les trois dernières éditions, c'est incroyable. Il ne peut pas voler car il est trop lourd, mais quelle fiabilité ! Impossible de choisir entre les deux !



Le plus beau bateau ?

Sans hésiter, le trimaran *Acapella* de Charlie Capelle. C'est le Stradivarius, la Rolls-Royce des voiliers. La menuiserie, l'orfèvrerie, les sièges baquets, les finitions... On n'y entre même pas en chaussons ! Il a été modifié mais, à la base, c'est le sister-ship (copie conforme, construite en 1981 par l'Américain Walter Green, NDLR) de l'*Olympus* de Mike Birch. Ce bateau a disparu et a chaviré à de nombreuses reprises, mais Charlie l'a reconstruit à chaque fois dans son chantier de la Trinité-sur-Mer. Il sera encore là cette année (1).

Le projet qui vous a le plus touché ?

Celui de Fabrice Payen. C'est un type qui a été victime d'un accident de moto avec sa femme, en Inde, en 2012. Il a été opéré plusieurs fois avant d'être amputé de sa jambe droite. Fabrice est un ancien skipper de la marine marchande, qui a été déclassé. Il a finalement pu s'équiper d'une prothèse en carbone conçue pour les GI américains et a racheté un trimaran de 50 pieds pour s'aligner au départ en 2018. Sa prothèse vaut le prix de son bateau. Il avait démâté mais est de retour cette année. J'ai un énorme respect pour lui, pour son courage et sa résilience.

La plus belle surprise ?

Je pense à la victoire de Paul Meilhat (*SMA*), en Imoca, en 2018. Pas qu'il ne mérite pas mais quand on pense qu'Alex Thomson (*Hugo Boss*) s'est échoué sur un bout de rocher en Guadeloupe, parce que son réveil n'a pas sonné. Un bateau à 7 millions d'euros anéanti à cause d'un membre de son équipe qui n'a pas acheté une pile à 2 euros !

La plus grosse contre-performance ?

Celle de Thomas Coville, en 2014, alors favori à la barre de *Sodebo-Ultim'*. Il venait de tenter le record du tour du monde, de gagner la Volvo Ocean Race avec Cammas (2012). Ça devait être son année, d'autant que Loïck Peyron a remplacé Armel Le Cléac'h au pied levé, sans préparation. Le tapis rouge lui était déroulé mais, dès la première nuit, Coville percute un cargo dans le rail d'Ouessant, sur une erreur de trajectoire. Il est rentré en pleurs à Roscoff (Finistère). Derrière, il a dû aller voir un psy pour se reconstruire.

Une anecdote à nous raconter ?

En 2006, avant le départ. Je suis en salle de presse et Michel Desjoyeaux vient me demander à quelle date j'ai pris mes billets pour la Guadeloupe. Je lui dis qu'on prévoit d'arriver là-bas dans huit jours (en 2002, le skipper l'avait emporté après 13 jours de course, NDLR), mais il me coupe : "Change-les, on va mettre moins que ça !" Je bataille alors avec mon rédac chef qui finit par me laisser partir plus tôt. Heureusement, car Lemonchois a coupé la ligne après seulement sept jours ! 90% des journalistes n'avaient pas modifié leur vol.

Un événement qui vous a fait couler une larme ?

La disparition de Loïc Caradec (*Royale*), en 1986. J'avais 20 ans, je me souviens avoir vu son bateau et discuté avec lui avant le départ. Le lendemain, j'apprends sa disparition en lisant mon journal. Je peux vous dire que le café est mal passé. La Route du Rhum, ce n'est pas la kermesse du dimanche où on boit des coups avec les copains après les régates en baie, en mangeant des moules frites. Le cap Fréhel, la Manche, le golfe de Gascogne, on peut y prendre les plus grosses branlées de sa vie. Il faut savoir rester humble.



Qu'est-ce que cette course a de plus que les autres ?

Déjà, quitter la Bretagne pour retrouver le soleil et la chaleur en plein hiver, c'est vivre un rêve. Et puis, la Route du Rhum est ouverte aux amateurs. Toutes les classes sont rassemblées. N'importe qui peut jouer aux côtés de Neymar et Mbappé ! Quel autre sport propose ça ? On vit chaque année des histoires de dingue, des exploits, des drames. Tous les ingrédients sont réunis pour séduire le public. Et l'arrivée en Guadeloupe est extraordinaire, la musique, l'ambiance, le rhum. Cette course est magique.

(1) *Acapella* était au départ en 1982 avec Yves Le Cornec, puis en 1998, 2006, 2010, 2014, 2018 et 2022 avec Charlie Capelle.



NOS PION



TI O N N N

Disparus des écrans radars pour certains depuis des années, nous avons retrouvé la trace de tous les aventuriers guadeloupéens qui ont gravé leur nom au départ du Rhum... mais pas toujours à l'arrivée. Que sont devenus Jacques Palasset, porté disparu lors de la première édition en 1978, Claude Bistoquet, blessé par les moqueries, Christine Monlouis, exilée à la Désirade depuis sa désillusion, ou Nicolas Thomas, l'ex-grand espoir de la voile guadeloupéenne ? Ils ont accepté de se livrer dans des interviews exceptionnelles. Malgré des fortunes diverses, tous ont ouvert la voie aux timoun péyi qui se sont jetés à l'eau, génération après génération, enivrés par leurs récits. Souvent à bord de canots de voile traditionnelle, avant d'oser franchir le pas du large. Un pas de géant, aussi grand qu'un océan.

NIERS



JACQUES PALASSET

« J'étais porté disparu »

Guadeloupéen d'adoption, Jacques Palasset reste le premier skipper local à avoir inscrit son nom au palmarès, dès la première édition, en 1978. Mais ce fut loin d'être un long fleuve tranquille.

Dès 1978, pour la première édition du Rhum, le flambeau de la Guadeloupe éclaire déjà la course grâce à l'engagement d'un premier skipper local. « Je parlais plutôt d'une aventure que d'une course à cette époque ! » En quête d'un challenge un peu fou pour fêter sa quarantaine, Jacques Palasset se présente à Saint-Malo la fleur au fusil, parmi les 38 inscrits. « Je n'avais aucune expérience avant de boucler la qualif entre Pornichet et la pointe ouest de l'Espagne ! » Débarqué dans l'archipel juste après la guerre, du haut de ses 10 ans, le Guadeloupéen d'adoption démâte à mi-parcours et se traîne avec un gréement de fortune, fabriqué par ses soins. « Mon silence après le démâtage inquiète l'entourage de la course », se souvient-il. Dépourvu de moyens de communication, le navigateur est même porté disparu. Sa femme reçoit des messages de condoléances, mais Palasset refait surface à Deshaies, chez lui, un dimanche matin.

« Je suis arrivé juste après la sortie de la

messe. L'info a vite circulé et beaucoup de monde est venu m'encourager. » Fatigué, souffrant de deux côtes cassées, le régional de l'étape profite de ses proches et de sa famille, mais décide de remonter le soir même à bord de son Gladiateur, un monocoque de 10 m taillé pour la croisière. Il accoste à Pointe-à-Pitre le lendemain, bon dernier du classement, dix jours après le Canadien Mike Birch. « Ressentir la chaleur de cette population était incroyable. C'est ce qui m'a le plus touché. » Aujourd'hui âgé de 85 ans, l'ancien employé du groupe Despointes a quitté la Guadeloupe à la retraite et vit désormais à Puy-l'Évêque, dans le Lot. « Je garde toujours un œil sur la course, mais depuis le départ de mon ami Bistok (Claude Bistoquet), en 1990, je ne suis jamais retourné à Saint-Malo. Je préfère rester dans l'ombre. »

1978 : 24e (dernier), Champagne Delafon, 34 jours 8 h 30'00"

1982 : 31e (dernier), Brise, 28 jours 3 h 9'00"



© François Mercader



Porté disparu un temps, en 1978, Jacques Palasset a pu retrouver sa femme Aleth, l'un de ses fils Bruno et ses amis, à Deshaies, pour partager un bon repas, avant de repartir.



© François Mercader

Victime d'un démâtage à mi-course pour sa première participation, Jacques Palasset s'était fabriqué un gréement de fortune. Il quitte ici Deshaies pour reprendre la mer et rejoindre l'arrivée.



© François Mercader

François Mercader remet ici le trophée France-Antilles à Michel Malinovsky, 2e de cette première édition, en 1978.

Le témoin de l'époque

*François Mercader,
ex-directeur de France-Antilles*

« Jacques fit un véritable exploit digne des grands navigateurs, car il avait démâté après les Açores. Il est arrivé pile sur la Guadeloupe à la marque de parcours du Nord Basse-Terre avec un gréement de fortune, sans aucune assistance, seul au milieu de l'Atlantique, sans instrument moderne, en faisant le point au sextant par rapport au soleil. Plus personne n'avait de ses nouvelles, ça a duré une bonne semaine. Son épouse Aleth venait régulièrement à France-Antilles en espérant que j'aurais des nouvelles, mais au bout de quelques jours je ne savais plus quoi lui dire. Je me souviens de l'angoisse qui régnait, d'autant qu'Alain Colas était également recherché lors de cette traversée, mais lui n'a jamais été retrouvé. Je me rappellerai toujours de ce dimanche matin, quand Jacques est réapparu à Deshaies. Il n'y avait pas de téléphone portable à l'époque alors il est allé à terre pour appeler sa femme, je crois depuis la gendarmerie. Depuis la veille, il entendait parler de sa disparition sur les ondes de RFO. Ce fut un gros soulagement pour nous, ses amis et surtout sa famille. On a passé la journée ensemble, on a dû boire deux, trois, voire quatre punchs et puis, tête comme il était, il a voulu repartir le soir même après dîner en nous disant : "Je suis parti de Saint-Malo, la ligne est à Pointe-à-Pitre, je n'ai pas encore fini !" »



CLAUDE BISTOQUET

« Tu paies pour apprendre »

Premier enfant péyi à oser s'aligner sur le Rhum, Claude Bistoquet essuie les railleries après s'être échoué en 1990. La voile guadeloupéenne doit pourtant beaucoup à ce skipper au grand cœur qui a inspiré des générations de jeunes marins dans l'archipel.

Votre histoire avec la Route du Rhum remonte à plus de trente ans. Le temps passe mais vous n'avez jamais rompu le lien...

C'est vrai que beaucoup d'eau a coulé sous les coques depuis. Après mes deux traversées, j'ai continué à naviguer et à régater, et je suis aujourd'hui président d'un club de voile, le CSBF (Cercle sportif de Bas-du-Fort). C'est toujours un plaisir de voir les gamins apprendre la voile, car la Guadeloupe regorge de talents. Je n'ai jamais coupé les ponts avec ce milieu et je suis de près les différentes épreuves. Et lorsque l'occasion se présente, j'ai un réel plaisir à retrouver des marins, célèbres ou non, avec lesquels nous avons partagé notre passion.

Revenons sur vos participations en 1990 et en 1994. Malgré deux abandons, retenez-vous certains motifs de satisfaction ?

Oui, bien sûr. Mais ce furent deux expériences totalement différentes. En 1990, j'étais un pur amateur, je travaillais d'ailleurs encore à la Chambre de commerce. Quatre ans après, j'étais devenu pro,

je ne faisais plus que ça. Mon grand fait d'arme a été lors de mon deuxième Rhum. Je n'avais pas de gros moyens mais j'étais dans le match, derrière Laurent Bourgnon et Paul Vatine. Cette année-là, je m'étais donné les moyens de franchir un cap, avec notamment plusieurs traversées de l'Atlantique, ce qui m'a valu la reconnaissance de mes pairs. J'ai malheureusement chaviré à une trentaine d'heures de la Guadeloupe.

Pour votre baptême du feu, quatre ans auparavant, vous avez connu aussi pas mal de galères...

Néophyte, tu paies pour apprendre ! Si certaines bêtises te sont imputables, d'autres relèvent du domaine du « pas de chance... ». Après que le point d'amure de mon gennaker a explosé et m'a obligé à un affilage intempestif, j'ai commis l'erreur d'accrocher la drisse câblée du gennaker à proximité du mât, sans la tendre. En claquant fort avec le vent cette dernière a provoqué une déchirure dans ma grand-voile. J'ai passé des heures à la recoudre. Je regardais le ciel en me disant : "Bondié, mais qu'est-ce que j'ai fait ?" Je n'avais plus non plus d'électricité à bord, plus d'instruments de navigation ni de batteries après

48 heures de course. Avec mon sponsor de l'époque (Reynoird, NDLR), on partait vraiment d'une feuille blanche.

Vous découvriez aussi l'ambiance à Saint-Malo. Quelles images gardez-vous en mémoire ?

Je me rappelle surtout du passage des écluses, au son du gwoka, un truc qui te fout les frissons, avec toute une communauté antillaise venue de Paris pour me soutenir. Et puis, je garde cette image de mon ami, mon frère, Philippe Cairo, la dernière personne à quitter mon bateau. Pris par l'émotion, on n'arrivait même plus à parler. Je n'avais jamais traversé en solitaire, ni affronté de tempête. Quand j'ai vu les côtes de France s'estomper, je me suis rendu compte que je ne pouvais plus faire machine arrière.

Alors que vous alliez réussir votre pari, vous vous échouez sur des hauts fonds, à hauteur de Capesterre-Belle-Eau, peu avant l'arrivée. Que s'est-il passé ?

Mon pilote automatique ne fonctionnait plus. À un moment, j'ai essayé de bloquer la barre pour réparer un pépin à bord. Mais avec la houle, le bateau est parti. Tout près des côtes, la sanction, une fois de plus, a été terrible.

Vous avez été la cible de nombreuses moqueries. On a même baptisé ce lieu la "caye à Bistok". Comment l'avez-vous vécu ?

Très mal, j'étais meurtri. Ces personnes qui n'ont jamais mis leur c... sur un bateau, ou uniquement à moteur dans leur enfance dorée, sont les premiers à critiquer. On encense toujours un sportif quand il réussit et on le démolit en cas d'échec. C'est le monde dans lequel on vit. À l'époque, j'habitais Basse-Terre et j'allais travailler à Pointe-à-Pitre. Pendant des années, j'ai préféré tourner la tête vers la Soufrière plutôt que de regarder la mer à cet endroit.

Comment est né ce premier projet, en 1990 ?

Au sein de mon club nautique de Basse-Terre, on côtoyait, à l'époque, beaucoup de skippers après leur arrivée. C'est comme ça que j'ai connu des types comme Michel Malinovski, Olivier Moussy et Daniel Gilard (1). 1978, 82, 86, toutes ces éditions m'ont donné envie d'être au départ. Je faisais déjà des régates dans la Caraïbe, mais je suis vraiment devenu un passionné

à cette époque. Je me souviens, en 1982, avoir attendu le passage de Moussy, à Vieux-Fort (Basse-Terre). Il était sans vent, alors je lui ai apporté du lambi que j'avais cuisiné. Il est reparti avec ma cocotte minute et nous sommes devenus amis par la suite. C'est d'ailleurs lui, un jour, qui m'a donné la carte d'Alain Marsolle, le patron des rhums Montebello, un vrai passionné de la mer. Il a accepté de me sponsoriser.

Vous avez été le premier Guadeloupéen d'origine à participer au Rhum. Est-ce une fierté d'avoir été un modèle pour plusieurs générations ?

Je n'en tire pas une fierté particulière, mais je suis heureux d'avoir pu en inspirer certains, en tant que pionnier. Voir, aujourd'hui, réussir des jeunes comme Kéni Piperol, avec un si fort potentiel, me touche beaucoup. Comme de savoir, par la sœur de Thibaut (Vauchel-Camus), qu'il accrochait des posters de moi dans sa chambre !

La voile s'est beaucoup développée en Guadeloupe depuis votre époque. Et pourtant, la quête de sponsors reste un parcours du combattant...

Oui, je mesure pleinement les difficultés pour des jeunes Guadeloupéens à trouver des partenaires ici. L'économie est ce qu'elle est, avec des secteurs protégés, qui n'ont pas forcément besoin de grandes campagnes de marketing à l'extérieur. Pourtant, le rapport qualité-prix est très intéressant dans la voile. Il n'y a qu'à voir ce qu'est devenue une petite entreprise comme Fleury Michon (sponsor historique de Philippe Poupon, NDLR). Mais il est plus facile de trouver des partenaires privés en Métropole, c'est sûr.

Quel regard portez-vous sur l'affaire Gabart, qui a agité le milieu cette année au sein de la classe Ultime ?

C'est lamentable, très triste. C'est une histoire d'égo et de gros sous. Je préfère l'approche de Francis Joyon, un skipper à l'ancienne et à mille lieues de tout ça. En 2018, à la veille du départ, je lui ai soufflé : "Francis, tu ne peux pas savoir comme je rêve que tu gagnes dans mon pays." Il y avait un bon Dieu.

(1) Michel Malinovski a terminé 2e de la première Route du Rhum, en 1978. Olivier Moussy a disparu en mer lors de la Transat Québec - Saint-Malo, en 1988. Daniel Gilard a disparu en mer lors de la Course La Baule - Dakar, en 1987.

1990 : Abandon (trimaran, échouement),

Reynoird Guadeloupe

1994 : Abandon (trimaran, chavirage), *Twinsidea*



VOUS AVEZ LE GOÛT DE L'AVENTURE ?

PRENEZ LA ROUTE DES SAVEURS
avec DAME BESSON !



Rendez-nous visite sur
→ www.damebesson.com



VICTOR JEAN-NOËL

« Peu d'aides des privés »

Au fil des accords qui se font et surtout se défont, Victor Jean-Noël peine à boucler son budget. « À l'époque, le privé investissait peu dans les coureurs domiens. Il fallait d'abord faire ses preuves, mais on n'avait que très peu de moyens. » Avec un bateau acheté 37 jours avant le départ et une qualif' obtenue en urgence, le Saintannais se présente épuisé à Saint-Malo. Soucieux de boucler proprement sa traversée, son espoir se brise après deux jours de course et un démâtage au large de Brest. « Ce fut une vraie blessure, surtout par rapport aux partenaires locaux qui me faisaient confiance. Je garde tout de même un souvenir impérissable de ces moments insolites et amitiés noués. » Il faudra encore patienter pour voir le premier enfant du péyi rallier Pointe-à-Pitre. Face au peu d'aides à se partager, le skipper aux trois Solitaire du Figaro laisse sa place et se consacre au développement du nautisme dans l'archipel. « De nouvelles filières ont vu le jour, dans les métiers liés à la mer et à la protection de l'environnement. Quelle belle récompense pour nous, les pionniers ! », se réjouit le vice-président de la classe des canots de voile traditionnelle.

1998 : Abandon (démâtage), Région Guadeloupe-RFO



©AFP

LUC COQUELIN

« Des fonctionnaires ! »



©Pierre de Champs

Six participations, cinq podiums. Un palmarès éclatant pour le multirécidiviste Luc Coquelin, qui a fermé son école de navigation et quitté sa terre d'adoption après quarante ans d'amour, à l'aube de ses 65 printemps. « J'avais envie de reprendre la mer, je ne vais pas attendre d'avoir 80 ans », confie le skipper pro, parti explorer l'hémisphère sud à la barre d'un nouveau 40 pieds. Ex-formateur à Guadeloupe Grand Large, le mentor de Kéni Piperol regrette l'enterrement de la structure régionale. « On y avait mis nos tripes pour développer l'activité nautique en Guadeloupe et présenter des skippers performants sur la Route du Rhum. Mais tout a été supprimé. » Conséquence, tous les quatre ans : « On retrouve les mêmes, que j'appelle des fonctionnaires du Rhum, subventionnés par des aides publiques et qui n'ont jamais participé à d'autres courses au large, ne serait-ce qu'à une Mini Transat. Ce n'est pas comme ça qu'on peut avoir des résultats », déplore le Malouin d'origine, qui compte à son tableau une cinquantaine de traversées de l'Atlantique.

1998 : 2e (Classe 2 monocoque), Multicap Gamelin, 21 jours 21 h 35'54"

2002 : 2e (Classe 2 monocoque), Florys, 20 jours 3 h 58'58"

2006 : 3e (Classe 2 monocoque), Cap Guadeloupe 971, 22 jours 8 h 01'04"

2010 : 2e (Rhum), Pour le Rire Médecin, 20 jours 13 h 15'36"

2014 : 12e (Rhum), Guadeloupe Dynamique, 26 jours 7 h 07'17"

2018 : 3e (Rhum mono), Rotary, La Mer pour tous, 22 jours 8 h 24'12"

CLAUDE THÉLIER

« Je l'ai vendu aux enchères »

Régatier de haut vol, multiple champion de voile trad', Claude Théliier débarque dans l'archipel à 14 ans, en 1975. L'écolier de Massabielle se dit marqué par l'arrivée historique de Mike Birch trois ans plus tard. « On avait séché les cours avec des copains, je m'en souviendrai toute ma vie. » Il attendra ses 40 ans, en 2002, pour enfin goûter au Rhum, remplaçant au pied levé Vincent Beauvarlet. Lors de l'édition qui suit, il sort de l'anonymat à la barre de l'ancien *Primagaz* de Laurent Bourgnon, double vainqueur de l'épreuve (1994, 1998) et décroche une jolie 8e place dans la catégorie reine des Orma. « J'ai vécu cinq ans avec ce bateau qui a tant fait rêver. J'avais emprunté 350 000 euros et j'ai dû le vendre aux enchères pour éponger mes dettes. » Agent d'accueil sur la course à ses 20 ans, le jeune Théliier a entraîné ses guêtres dans les coursives de la marina, « bien avant le star-système et l'arrivée de TF1 dans les années 90. Je me souviens de Birch faisant du stop pour rejoindre son hôtel à Bas-du-Fort, de Florence Arthaud et d'autres comme Kersauson qui vivaient au quai 6, en attendant de ramener leur bateau. C'est là que je les ai tous connus. »

2002 : 4e (Classe 2 multicoques), Région Archipel Guadeloupe, 19 jours 2 h 47'18"

2006 : 8e (Classe 1 multicoques), Région Guadeloupe Terres de Passions, 11 jours 11 h 56'51"



©Pierre de Champs

PHILLIPPE FISTON

« Comme dans un rêve »



©AFP

Premier Guadeloupéen à s'être aligné à la barre d'un Imoca de 60 pieds, bien avant Rodolphe Sepho, Fiston est aussi le premier "natif" à avoir rallié Pointe-à-Pitre. Et pourtant, en 2006, ce fut loin d'être une sinécure pour le Saintannais, alors que la Région défend le projet porté par Claude Théliier. « Nous avons reçu les aides de nos sponsors après la date limite. Heureusement, on a obtenu une dérogation, mais ma préparation, la mise au chantier et la qualif' se sont faites dans la précipitation. » Soutenu par Daniel Perrin (l'attaché de presse de Laurent Bourgnon, NDLR), Fiston a déniché un bateau réputé mais vieillissant : l'ex-*Geodis* de Christophe Auguin, vainqueur du Vendée Globe en 1996 et renommé *Adriana Karembeu*. « C'était extraordinaire, toute la Guadeloupe était là ! », se souvient Fiston, séduit par l'accueil... et par sa rencontre avec la mannequin. « J'étais comme un jeune homme dans un rêve. » Un rêve qu'il poursuit lors des deux éditions suivantes, en Class40, avant de raccrocher. Skipper pro depuis 1993 dans la Caraïbe, l'ancien moniteur de voile doit son amour de la mer à son père, fondateur du Centre nautique de Sainte-Anne en 1979.

2006 : 10e (Imoca), Adriana Karembeu Paris, 22 jours 7 h 26'43"

2010 : 24e (Class40), Territoires Attitudes, 21 jours 2 h 00'57"

2014 : 27e (Class40), Ville de Sainte-Anne Guadeloupe, 22 jours 6 h 04'48"

KONSOMÉ
LOKAL

AN TAN LONTAN



Fondée en 2020,
An Tan Lontan élabore des recettes à base de miel toutes fleurs,
récolté localement selon un savoir-faire artisanal,
associé à des produits bio du terroir guadeloupéen.



Suivez-nous sur Instagram
[@antanlontan_fwj](https://www.instagram.com/antanlontan_fwj)

Commandez sur WhatsApp
[+590 \(0\) 691 28 16 60](https://www.whatsapp.com/business/profile/691281660)



produits
d'ici

#SAVEURS
D'AILLEURS




#SAVEURS
D'ICI

#SAVEURS
POUR TOUS

Les **Produits d'Ici** célèbrent l'arrivée de la **Route du Rhum - Destination Guadeloupe** - en invitant dans les magasins **Carrefour Destreland & Contact** les saveurs d'ailleurs... **Saveurs d'ici, saveurs d'ailleurs et saveurs pour tous...** Retrouvez notre **web-série originale** sur les rhums d'ici, des **recettes inédites de Leslie Belliot** et nos **actions solidaires** sur nos médias sociaux !



Carrefour 
Destreland & Contact

 [carrefourproduitsdici.fr](https://twitter.com/carrefourproduitsdici.fr)
 [carrefourdestrelandetcontact](https://www.facebook.com/carrefourdestrelandetcontact)
 [carrefour_destrelandcontact](https://www.instagram.com/carrefour_destrelandcontact)

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. A consommer avec modération

PHILIPPE CHEVALLIER

« J'avais ma place »

En bouclant son premier Rhum dans le même chrono qu'un certain Mike Birch, certes 30 ans auparavant, le bizut Philippe Chevallier marque les esprits. On est en 2006 et le nouveau directeur de la marina de Pointe-à-Pitre, ex-D.G. d'Air Caraïbes, s'offre enfin une légitimité : « Je venais de l'aérien, avec des "bétonneux" comme partenaires, l'ambiance était délétère. Je voulais prouver que j'avais ma place. » D'autant que l'homme, patron d'une société de location de voiliers, ne s'était encore jamais aligné sur la moindre régates. Épaulé par Luc Coquelin et Claude Théliér, le novice s'entraîne dur à l'abri des regards. Propriétaire d'un monocoque Cigale 16, mis à l'eau quelques mois avant le grand raout à Saint-Malo, Chevallier franchit la ligne en tête de sa classe. « C'était magnifique. Et pourtant, de grosses rafales m'ont couché le bateau à l'arrivée. Tout le monde a cru que j'allais couler ! » Son pari réussi, le skipper revend son bateau deux ans après. « On passe plus de temps à courir après un budget qu'à naviguer. Quand on a une société à faire tourner, une famille à nourrir, il faut faire des choix. »

2006 : 1er (Classe 1 monocoque), Antilles-Sails.com, 23 jours 22 h 51'42"



© Franck Socha

JIMMY DREUX

« Faire passer un message »



© Simax-Communication

Issu du quartier de Lacroix, à Pointe-à-Pitre, Jimmy Dreux n'était pas prédestiné à une carrière de marin. En 2010, le skipper dispute pourtant, à 38 ans, son premier Rhum. Le Guadeloupéen connaît de grosses galères (panne du pilote automatique, passage par-dessus bord) mais pose finalement pied sur ses terres. Il ne reprendra jamais le départ. « Je n'ai pas voulu fermer la porte à Rodolphe (Seph). J'avais fait passer le message aux jeunes que tout était possible. C'était le plus important. » Au sein de l'association Voiles 44, à Goyave, l'éducateur permet à de jeunes défavorisés de s'initier aux activités nautiques. Un chemin qu'il a lui-même suivi puisqu'en 1993, il prend part à sa première transocéanique lors de la Transat des Passionnés (La Trinité - Les Canaries - La Martinique), aux côtés de ses mentors Luc Coquelin et Jean-Max Poulain. « Je regardais Luc à la manœuvre, il dégageait une telle sérénité. Ça a été le déclic. » Jimmy enchaîne par des succès caribéens sur la Triskell Cup et le Tour de la Guadeloupe, et s'aligne sur des courses réputées comme la semaine d'Antigua et la Heineken Cup, à Saint-Martin, pour se préparer au Rhum.

2010 : 37e (Class40), Voiles 44 - Région Guadeloupe, 24 jours 10 h 34'35"

CHRISTINE MONLOUIS

« Je porte ce lourd fardeau »

Première Guadeloupéenne engagée, Christine Monlouis concentre, en 2010, les espoirs de tout un peuple. Mais son rêve se brise trop tôt contre un chalutier, au large des côtes bretonnes. Face aux critiques et aux quolibets, la Désiradienne s'exile sur son île, où nous l'avons retrouvée.

Peu de personnes du monde de la voile savent ce que vous êtes devenue. Certains pensent même que vous avez quitté l'archipel depuis des années...

Non, je vis toujours en Guadeloupe, mais à La Désirade, d'où je suis originaire. Je m'y suis installée à nouveau après la Route du Rhum 2010. J'ai d'abord exercé à l'office municipal des sports et de la culture avant d'occuper, depuis trois ans, un poste de chargée de mission au centre technique municipal.

Peut-on parler d'exil ?

Disons que j'ai fait le choix de m'éloigner, oui, de prendre du recul. On m'a tellement réduite à cet échec, ce n'était pas évident à vivre, encore aujourd'hui d'ailleurs. En plus d'avoir risqué ma vie, j'ai pris une très grosse claque derrière. Je porte ce lourd fardeau depuis.

Vous avez beaucoup réfléchi avant d'accepter cette interview, pourquoi ?

Vous savez, je me méfie des journalistes depuis cette époque. Certains ont jeté l'opprobre sur moi. Mon échec, sportif, était déjà très dur à vivre personnellement, mais ce qui a été dit, venant de médias guadeloupéens en plus... Ça m'a fait très mal, je n'oublierai jamais.

Vous souhaitiez alors vite passer à autre chose, mais ça n'a pas été possible...

Une longue bataille juridique a suivi avec les sponsors et l'armateur du chalutier contre lequel j'ai tapé, ce qui avait provoqué mon démantèlement puis mon abandon. Mon voilier s'était pris dans ses câbles en acier qui le relient aux filets. Il a été reproché au bateau de pêche de ne pas avoir allumé ses instruments d'alerte et j'ai été pour ma part reconnue coupable d'un défaut de veille, mais c'est très dur en solitaire. Il m'a fallu rembourser les dégâts, car mon bateau était en location. Cette histoire s'est terminée il y a seulement

trois ans. Je n'ai pas pu tourner la page du jour au lendemain comme je l'aurais souhaité.

On imagine que vous gardez tout de même quelques bons souvenirs ?

Oui, bien sûr. Le fait d'avoir eu accès à un monde qu'on ne côtoie pas habituellement fut extraordinaire. Je me souviens d'avoir pu échanger avec de grands navigateurs tels que Thomas Coville, qui est adorable, Lionel Lemonchois, quelqu'un de très humble, ou Michel Desjoyeaux, qui est très accessible. J'avais aussi tissé des liens très forts avec Julien Mabit et Louis Burton mais surtout avec ma team en Guadeloupe, dont Luc Coquelin et Jimmy Dreux.

Étiez-vous suffisamment prête pour vous lancer dans une telle aventure ?

Je pense, oui. Certes, c'était ma première expérience du large, moi qui venais de l'habitable et de la voile traditionnelle, mais ce projet a été mûrement réfléchi. Et puis j'ai notamment été formée par Luc Coquelin, qui n'est pas n'importe qui.

Vous étiez aussi, et surtout, un symbole. Ressentez-vous une certaine pression ?

Il y avait de gros enjeux, car j'étais porteuse de beaucoup d'espoirs. Les miens mais surtout ceux des Guadeloupéens, en tant que première femme notamment. Mais je tenais à montrer qu'une femme guadeloupéenne était capable d'y arriver.

La Route du Rhum est pourtant définitivement derrière vous désormais...

Pas forcément. Je ne dis pas que je ne retenterai pas, après ma carrière professionnelle. J'aimerais un jour pouvoir finir ce que j'ai commencé.

2010 : Abandon (collision), Un monde bleu tout en vert

« FINIR
CE QUE J'AI
COMMENCÉ »



©Simax-Communication

Christine Monlouis barrait un Cigale 16, baptisé *Un monde bleu tout en vert*, dans la catégorie Rhum.



Que deviens-tu ?...

NICOLAS THOMAS

« La mer me manque »

Grand espoir guadeloupéen avant l'éclosion de Kéni Piperol, Nicolas Thomas a quitté le monde de la voile après son unique participation au Rhum, en 2014. Nous avons retrouvé la trace de l'ancien élève du centre de formation Guadeloupe Grand Large, première promotion, du côté de Toulouse.

Vous avez disparu de la circulation après 2016 et votre dernière participation à la Transat AG2R, avec Arthur Prat. Que s'est-il passé ?

Je suis devenu papa d'une petite fille au mois de juillet de cette année-là. J'ai alors déménagé dans le Sud de la France, du côté de Toulouse, d'où sa maman était originaire. Nous avons donc quitté la Bretagne où nous étions installés depuis un moment. Deux ans après la Route du Rhum, c'était une période charnière : soit je trouvais de nouveaux sponsors pour tout reconstruire, soit il fallait changer de projet.

Vous avez donc quitté le monde de la voile...

Oui, à partir de ce moment-là, j'ai complètement arrêté la voile. J'étais intéressé par l'informatique, alors je me suis formé dans ce domaine, avant d'intégrer, en 2018, une société de services. J'ai eu comme client Airbus, puis EDF et je travaille aujourd'hui pour une société de transport de marchandises sur rails. Nous développons des applications pour le web et la téléphonie.

On imagine que ça n'a pas dû être une décision facile à prendre...

Sur le moment, ça allait, je venais d'avoir ma fille. Cela faisait quatre ans non-stop que j'étais dans la voile et on avait d'autres projets. Mais avec le temps qui passe, je commence à ressentir ce manque. La mer me manque, c'est vrai. Je suis originaire des Saintes et je vous avoue que je me verrais bien retrouver mes racines. Pour le moment, je reste à Toulouse car ma fille n'a que six ans et je la garde une semaine sur deux. Mais quand elle sera plus grande, je pense rentrer à la maison. J'ai encore mon père et une partie de ma famille sur l'île.

Vous étiez présenté comme le grand espoir de la voile guadeloupéenne. La pression n'était-elle pas trop lourde à porter finalement ?

Non, pas plus que ça. Avec Arthur (Prat), on était plutôt bien entourés avec toute l'équipe de Guadeloupe Grand Large. Et puis, je suis de nature assez calme, ce n'était pas un problème.

« ...JE ME
VERRAIS BIEN
RETROUVER
MES RACINES
AUX SAINTES. »



©Alexis Courcoux

Nicolas Thomas barrait en 2014 le Class40 Guadeloupe Grand Large-1001 piles batteries.

Quels souvenirs gardez-vous de cette période Guadeloupe Grand Large ?

On faisait partie d'une petite équipe d'une quinzaine de copains. On se retrouvait tous les jours à Pointe-à-Pitre pour suivre les cours de Luc (Coquelin) et passer notre Capitaine 200. On se voyait la semaine et le week-end lors des compétitions. On faisait ce qu'on aimait, on vivait de très bons moments. On a aussi préparé la Route du Rhum tous ensemble, à Lorient, et puis l'équipe s'est réduite avec le temps. On s'est vite retrouvé qu'Arthur et moi.

Et de votre participation au Rhum, en 2014 ?

Du bon et du moins bon ! J'ai quand même connu de grosses avaries, au cœur de la tempête dans le golfe de Gascogne. J'ai tapé un objet, je n'avais plus qu'un safran, mon foc s'est déchiré aussi. Je suis arrivé tout seul à La Corogne, en pleine nuit, pour une escale technique, c'était dur à vivre. J'ai dû attendre trois jours, j'ai donc perdu beaucoup de places au classement. Heureusement, mon équipe m'a rejoint et m'a reboosté pour repartir. J'ai même battu sur l'eau le record de distance en 24h des Class40, ce qui m'a remonté le moral ! Et puis cette arrivée en Guadeloupe, à 3h30 du matin, c'était magique. Beaucoup de monde m'attendait encore, les Saintois avaient fait le déplacement. Je ne l'oublierai jamais.

Kéni Piperol a pris le relai désormais, cela vous fait plaisir ?

Oui, je suis très content pour lui. Je l'ai côtoyé un an ou deux à Guadeloupe Grand Large, c'est quelqu'un de super, un gros bosseur. Les portes lui sont désormais ouvertes, je lui souhaite tout le meilleur.

BIO EXPRESS

Né le 12 février 1990 (32 ans), à Pointe-à-Pitre. Originaire des Saintes.

Formation : Guadeloupe Grand Large (2012 - 2014)

Palmarès : Transat AG2R 2014 (9e, avec François Guibourdin), Route du Rhum 2014 (28e, Class40, Guadeloupe Grand Large-1001 piles batteries, 23 jours 18 h 32'08"), Solitaire du Figaro 2015, Transat AG2R 2016 (9e, avec Arthur Prat).



©Alexis Courcoux

DOMINIQUE RIVARD

« 60 ans, 60 pieds... »

Il a rangé les voiles et ressorti le cuissard, à 55 ans. Après deux participations au Rhum, le kiné de Marie-Galante est remonté sur un vélo dans le peloton guadeloupéen, vingt ans après avoir quitté la compétition. Chez ce boulimique du sport, ça marche toujours par cycle. « J'ai mis de côté la voile, pour des raisons financières principalement. J'avais le crédit de mon Class40 à rembourser (250 000 euros), les études de mes trois enfants à payer. Je devais vendre le bateau. » Une décision qui ne l'a pas éloigné du milieu. « Je suis toujours de près l'évolution de nos jeunes tels que Rodolphe Sepho et Kéni Piperol. Et je reste en contact avec les anciens que j'ai pu côtoyer, comme Yannick Bestaven (vainqueur du Vendée Globe 2010-2021). »

Champion de kitesurf, triathlète, nageur en eau libre (il a rallié les Saintes depuis son île), le bonhomme n'a pas tiré un trait sur Saint-Malo. « Pouvoir vivre le Rhum de l'intérieur m'a profondément marqué. Je retiens cette ambiance, avant, pendant et après la course. En rigolant, je dis d'ailleurs parfois : 60 ans, 60 pieds... » Avec Rivard, on l'a compris, il ne faut jamais dire jamais.

2014 : 22e (Class40), #Marie-Galante, 20 jours 23 h 19'46"

2018 : Abandon (instruments de navigation défectueux), #Marie-Galante



©Pierre de Champs

CARL CHIPOTEL

« Créer une émulation »

Pompier émérite, Chipotel a le sens du collectif. Président de l'Association nautique de Sainte-Anne (Anasa), le skipper a propulsé *Pép' Gwadeloup* sous le feu des projecteurs en 2018, pour son unique participation à la transatlantique. « Notre but était de s'inscrire dans un projet de valorisation plus large que ma simple personne. Je pense qu'il faut sortir du prisme focalisant de la Route du Rhum, qui donne l'impression qu'on est condamné à ne faire que cette course. L'idée n'est pas de se réveiller tous les quatre ans, mais de créer une réelle émulation dans la Caraïbe, à travers la naissance d'un pôle d'activités structurant et professionnel. »

Construction de bateaux, formation, organisation de courses, le projet est ambitieux, surtout après l'enterrement de l'école Guadeloupe Grande Large. « On avait peut-être mis la charrue avant les bœufs. Si on veut pouvoir accompagner de jeunes skippers et monter des teams performantes, on ne peut s'appuyer sur la seule puissance publique. Mais rassembler les partenaires privés est un vrai défi. »

Très actif dans l'archipel, fédérateur, Chipotel serait-il aussi utopiste ? « Je suis condamné à être optimiste. »

2018 : 26e (Class40), *Pép' Gwadeloup*, 26 jours 20 h 18'03"

©Gilles Morel





VILLAS DE LUXE & D'EXCEPTION

Laurence WERNER • Votre conseillère en immobilier
Spécialiste Prestige en Guadeloupe

P. 0690 07 15 34 • laurence.werner@capifrance.fr
www.capifrance.fr/conseillers/laurence.werner

capifrance
LUXE & PRESTIGE



Zoom sur les galeries de



©Lou Denim

ALÉONARD : UNE BOULANGERIE QUI CROUSTILLE

Derrière son pain d'exception et ses pâtisseries raffinées, la boulangerie pâtisserie Aléonard cache une belle aventure familiale. Une épopée que Sébastien Aléonard et sa femme, Magalie, étaient loin d'imaginer à leur arrivée, sac sur le dos, il y a 15 ans. Boulanger professionnel, inventif et surtout passionné, Sébastien distille son savoir-faire dans plusieurs enseignes avant de monter sa propre affaire il y a 8 ans, avec Magalie. Les débuts sont difficiles mais très vite, la clientèle afflue séduite par la qualité des pains spéciaux (seigle, sarrasin, levain de seigle bio, curcuma, charbon naturel, etc.) et par des saveurs inédites (ficelle « saucisson » ou gâteaux traditionnels « pied noir »). Deux ans plus tard, la pâtisserie s'invite sur les étals avant l'arrivée du snacking et des bruschettas maison.



Boulangerie Aléonard / 05 90 48 53 27

VOYAGE AUTOUR DU MONDE AVEC NUSKA

Pour qui veut sublimer son intérieur tendance « bohème chic », Nuska est La boutique de référence ! Tel un cocon enchanteur, elle fourmille de merveilles artisanales venues des quatre coins du monde (Inde, Maroc, Bali...). Issus du commerce équitable, luminaires, tapis, miroirs, vaisselle, plaids, savons ou bougies parfumées sont dénichés par Aurélie Liévin, propriétaire depuis novembre dernier. Passionnée de décoration, elle n'hésite pas à enrichir sa collection de pièces plus contemporaines et chouchoute sa clientèle en travaillant sur commande. Nuska sait aussi régaler les papilles avec une formule bowls le midi, sur place ou à emporter. Confectionnés par son frère Maxou, avec des produits frais et locaux, ces délices « du monde » sont ultra-copieux et colorés à souhait. Des saveurs italiennes, maghrébines ou mexicaines à déguster sans modération !



nuska_déco / 06 90 67 61 54



©Lou Denim

UN STUDIO POUR SE REFAIRE UNE BEAUTÉ

À la tête du salon de coiffure Studio Beauté, Laetitia Novoa, souriante et dynamique, n'a qu'une seule idée en tête : rendre la femme chaque jour un peu plus belle (les hommes aussi bien sûr !). Mais pas seulement. « Prendre le temps de les écouter et répondre à leurs besoins, ça fait aussi partie du métier. » Avec sa petite équipe, Laetitia propose coupes, traitements et soins adaptés à tous types de cheveux, des lissages à la Lamino (soin lissant thermique), des colorations à 93 % naturelles et même de la cryothérapie (soin par le froid). Les soins esthétiques ont aussi leur place à Studio Beauté grâce à Inola, prothésiste onguulaire, et Déborah, adepte des massages ayurvédiques. Sans oublier l'épilation définitive, la réflexologie plantaire, les soins du visage, minceurs, gommages et modelages. De quoi ravir les plus exigeantes !



studio beauté crystal beach / 05 90 21 51 57



©Lou Denim

Crystal Beach à Saint-François



©Lou Denim

LE SOIN EXQUIS CHEZ KAMELA BEAUTY SPA

Faire une pause. Juste pour soi, en oubliant tout le reste. C'est ce que vous promet Kamela Beauty Spa, véritable havre de paix. Entièrement dédié à la beauté et au bien-être, l'institut accueille hommes et femmes pour un moment de partage doux et énergisant à la fois. Trois esthéticiennes, dont Kamela Castory, maîtresse des lieux, prodiguent des soins variés au sein d'une ambiance apaisée et délicatement parfumée : hammam, gommage traditionnel, massage suédois, soins du visage, épilation à la cire orientale pour le corps, au fil pour le visage, extensions de cils et maquillage permanent. Kamela Beauty Spa est une équipe de professionnelles qui garantissent les meilleurs résultats grâce à une gamme de produits de qualité, efficaces, aux textures agréables, de marque française et vegan.



kamelabeautyspa
www.kamelabeautyspa.com / 0590884295

L'ATELIER, UNE HISTOIRE DE FAMILLE

Décembre 2021, l'Atelier pizza-burger voit le jour. Aux commandes ? Christophe Henry, artisan boulanger-pâtissier depuis 20 ans dans le Sud de la France, et son épouse Isabelle. Arrivés en Guadeloupe avec leurs trois enfants, le couple se lance un nouveau défi : monter un projet qui leur ressemble. L'expérience de Christophe et le savoir-faire de leur fils Kévin, chef cuisinier, font de l'Atelier le rendez-vous des gourmets. Au menu, sur place ou à emporter : pizzas napolitaines réalisées, devant la clientèle, dans un four professionnel « made in Italy », des burgers avec pain, sauces et préparations « maison ». À chaque nouvelle semaine, son nouveau burger ainsi que des pâtes et des suggestions de viandes. L'accueil, avec le sourire, c'est l'affaire d'Isabelle et de sa belle-fille Louise, dans un cadre agréable avec salle climatisée et terrasse.



L'Atelier de Crystal beach / 0690490521



©Lou Denim

LA PLAGE : ENTRE DÉTENTE ET DÉGUSTATION

Envie de vous régaler les pieds dans le sable et face à la mer ? Le restaurant La Plage peut vous offrir ce petit plaisir ! Depuis 2014, Fabrice et Sandrine ont sublimé cet espace d'exception aux côtés de leur fille et d'un couple en cuisine. Dans une ambiance familiale et chaleureuse, cette fine équipe propose une carte alléchante et variée : plat du jour, burger maison, tartare avec poisson du jour (thon rouge, dorade, marlin), frites maison, purée de légumes pays, côtelettes d'agneau, entrecôtes et magrets de canard (Vendée). Son plat phare ? Le tataki de thon, un pur délice et extra-frais. Sans oublier les desserts, maison de rigueur : flan coco, baba au rhum local et tiramisu revisité. Pour profiter pleinement du site, des transats sont à la disposition de la clientèle qui déjeune.



restaurant « La Plage » / 05 90 68 07 04



©Lou Denim



©Jude Foulard

LES ÉCOLIERS DANS LE SILLAGE DE LA RÉGATE

Dans la petite école Faustin Bardochan, dite l'école des Plaines, à Pointe-Noire, en Guadeloupe, on se prépare à mettre la Route du Rhum au rythme scolaire. Les enseignantes des trois classes que compte l'établissement ont décidé d'arc-bouter tout leur projet pédagogique des semaines précédant la course sur ce thème : un moyen d'aborder ludiquement toutes les matières, autour d'un héros, Kéni Piperol.

« **M**on premier est un képi à qui on a remplacé le P par le N ».
« Mon second est un objet qui sert à fumer ».
« Mon dernier est les paroles et les gestes du personnage que les acteurs doivent jouer ».

« Mon tout est un jeune skipper guadeloupéen ».
Véronique Gombauld, directrice de l'école Faustin Bardochan, dite "maîtresse Véro", énonce la charade à la journaliste, devant la classe "des grands" qui a trouvé la réponse ce matin. Sur leurs sièges, les écoliers trépigent, lèvent la main, tous excités d'avoir la réponse avant tout le monde. « Kéni Piperol ! », la réponse fuse dans un joyeux brouhaha d'enfants. Depuis quelques jours, les trois classes de l'école Faustin Bardochan, dite "l'école des Plaines" de Pointe-Noire, bruisse de la thématique "Route du Rhum". Un projet porté par les trois enseignantes de l'établissement et qui sera décliné à l'envi dans chaque discipline et dans tous les niveaux.

COMPTE À REBOURS

« Nous sommes une petite école, classée en REP », raconte Dominique Laubuge, que tout le monde appelle "maîtresse Domi". « Au total, nous avons 37 élèves, répartis sur une classe de maternelles, une autre de CP et CE1 et la dernière de CE2, CM1 et CM2. » Le mardi de notre visite, il restait 26 jours avant que le départ de la mythique régates ne soit donné. C'était écrit sur le compte à rebours que les enfants modifieront chaque jour. Chez les grands, il a fallu calculer le nombre de jours restant avant le grand événement de Saint-Malo. Chez les petits, on regarde sur le calendrier les cases qu'il faudra remplir avec des gommettes avant d'atteindre celle du pingouin habillé en matelot, déjà collée à la date du 6 novembre.

« Tu te rends compte, Kéni, il va faire du bateau tout seul, depuis la France ! », s'exclament John, Judith, Kendy, Naïly, Evanns, Loïs et Nahelle, les petits à peine revenus de la sieste, qui suivront, au jour le jour, l'aventure du jeune skipper guadeloupéen. « Nous avons contacté le plus jeune skipper de la course, une femme aussi, et Kéni. Il est le seul à nous avoir répondu, il est immédiatement devenu la mascotte de l'école », sourit maîtresse Domi, qui espère de tout son cœur que le skipper pourra venir rendre

visite à ses élèves, « qui n'ont que peu d'accès au milieu marin et peu d'occasions de le découvrir dans leur famille ».

AU SERVICE DES APPRENTISSAGES

Alors, la Route du Rhum sera le prétexte de tous les apprentissages, soulignent les institutrices. Le monde marin, les bateaux à construire, les véhicules, les trajectoires pour les plus petits. Mais aussi, la géographie, celle de la Guadeloupe, des océans et de la France, les mathématiques, en calculant les distances parcourues chaque jour par les navigateurs, le français, grâce à des textes évoquant la mer et les bateaux. « On a fait la carte d'identité de Kéni à partir d'un texte dans lequel on a dû retrouver les informations », raconte une élève. La Route du Rhum sera aussi l'occasion de réviser le contexte et la culture locale. « On s'est rendu compte que certains petits ne savaient pas qu'ils habitaient sur une île et les grands ne savaient pas comment on fabrique du rhum, par exemple », racontent les maîtresses. « Le bateau de Kéni est à 98 % recyclable, c'est beaucoup », récitent les enfants qui vont aussi parler de pollution et de déchets. Ils en ramasseront d'ailleurs pour faire une grande fresque d'art pour l'école.

« BON VENT KÉNI »

« On va apprendre une chanson aussi », sourit maîtresse Véro, chanteuse en trio dont la voix puissante s'élève dans la classe. « Kéni, Kéni, Kéni, Piperol, vole vole sur l'Atlantique, *Cap'tain Alternance*, bon vent ! Jeune skipper de 26 ans, que c'est inspirant ! », chante l'institutrice pour la première fois, pendant que les enfants, emportés par la mélodie, se mettent à battre des mains en rythme, et que les élèves de maternelle, attirés par la musique, s'attroupent à la porte d'entrée, curieux, juste avant que la sonnerie de la récréation ne retentisse.

Et puis, il y aura l'arrivée : « On espère que Kéni n'arrivera pas de nuit. Si c'est durant un week-end, on va essayer de se débrouiller pour affréter un bus et venir avec les enfants et leurs parents. Dans tous les cas, on compte bien être là », s'enthousiasment les maîtresses qui ont d'ores et déjà prévu les pancartes et les chansons pour célébrer le jeune skipper, si d'aventure il arrivait à Pointe-à-Pitre à un horaire convenable pour les enfants.



TEMPS FORTS

NOUVEAUTÉS

Les Ultims dans les bassins

De par leur taille exceptionnelle, les multicoques géants peinaient jusqu'alors à trouver place dans les bassins malouins, devant s'amarrer à l'extérieur. Les travaux réalisés ont permis de changer la donne. Les 8 Ultims rejoignent la flotte des 8 Ocean Fifty, des 37 Imoca, des 55 Class40, des 14 Rhum Mono et des 16 Rhum Multi dans les bassins Vauban et Duguay-Trouin. Tous les bateaux sont ainsi regroupés le long des quais emblématiques de la course, au pied d'Intra-Muros et du Palais du Grand Large.

Un village agrandi

Prolongé d'une journée par rapport à 2018 (25 octobre au 6 novembre), le village départ occupe une surface de 70 000 m² dans l'environnement immédiat des bassins, soit une superficie de 15% supérieure à celle affichée lors de l'édition précédente. Stands armateurs, espaces grand public, espaces médias et partenaires, ce poumon d'animation de la course distille la magie du Rhum. Un nouvel espace abrite de grandes animations comme la grande roue panoramique. Il est également possible d'assister depuis des gradins installés sur les écluses aux entrées et sorties des bassins de l'ensemble des bateaux.

Des parades grandioses

Des parades pré-départ donneront au public la possibilité de voir les bateaux évoluer en dehors du seul jour du départ. Devant les remparts de la ville, chaque classe a ainsi un jour dédié pour parader (voir agenda), avec une entrée scénarisée.

À NE PAS MANQUER

MARDI 25 OCTOBRE

14h Ouverture du village

16h30 - 21h Parades ULTIMS & OCEAN FIFTY

MERCREDI 26 OCTOBRE

14h - 17h Défilé des Vieux Gréments (Bassin Vauban)

16h - 20h30 Parade IMOCA

18h - 20h Inauguration du village

VENREDI 28 OCTOBRE

9h Journée développement durable /
ONG partenaire Surfrider Foundation Europe

8h - 13h Parade CLASS40

18h30 Grand concert - Broken Back
(Scène Esplanade)

SAMEDI 29 OCTOBRE

8h - 13h Parades RHUM MONO & MULTI

DIMANCHE 30 OCTOBRE

16h - 19h Présentation des skippers
(Scène Esplanade)

VENREDI 4 NOVEMBRE

13h - 18h Sortie des bassins ULTIMS

SAMEDI 5 NOVEMBRE

De 5h à 9h Sortie des bassins des RHUM MULTI et
RHUM MONO

De 13h à 15h Sortie des bassins des OCEAN FIFTY

De 15h à 18h Sortie des bassins des IMOCA

DIMANCHE 6 NOVEMBRE

6h - 8h Sortie des Bassins CLASS40

10h Sortie vedettes

13h02 **Départ de la Route du Rhum -
Destination Guadeloupe**





CORSAIR

Voyagez en bonne compagnie | ✈

BUSINESS



**DORMEZ VRAIMENT
SUR UN NUAGE | ✈**

Pouvoir dormir **sans être dérangé**
sur des sièges-lits, dans des cabines insonorisées,
c'est ça voyager en bonne compagnie.

PLAN DES BASSINS



ULTIM

- 1 - SVR LAZARTIGUE
- 2 - SODEBO ULTIM 3
- 3 - IDEC SPORT
- 4 - MIEUX
- 5 - ACTUAL
- 6 - MAXI EDMOND DE ROTHSCHILD
- 7 - MAXI BANQUE POPULAIRE
- 8 - USE IT AGAIN I BY EXTIA

RHUM MULTI

- 1 - ACAPELLA - LA CHAÎNE DE L'ESPOIR
- 2 - CMA ÎLE-DE-FRANCE - 60 000 REBONDS
- 3 - HAPPY
- 4 - GDD
- 5 - LODIGROUP
- 6 - METAROM MG5
- 7 - TRILOGIK - DYS DE COEUR
- 8 - CHÂTEAU DU LAUNAY
- 9 - PIRZ
- 10 - RAYON VERT
- 11 - JESS
- 12 - WE EXPLORE
- 13 - INTERACTION
- 14 - ILLE ET VILAINE CAP VERS L'INCLUSION
- 15 - GUYADER SAVEOL
- 16 - FLO

RHUM MONO

- 1 - BELLA DONNA RACE FOR PURE OCEAN
- 2 - TRADYSION GWADLOUP
- 3 - KORNOG 2
- 4 - TERRANIMO
- 5 - CAP AU CAP LOCATION
- 6 - NOTRE MÉDITERRANÉE - VILLE DE NICE
- 7 - ELORA
- 8 - FORMATIVES ESI BUSINESS SCHOOL POUR OCEAN AS COMMON
- 9 - PEN DUICK III POUR LES ENFANTS DE ROBERT DEBRÉ
- 10 - LEA
- 11 - SOG PAREBRISSE PLUS
- 12 - FÉDÉRATION DU COMMERCE DU PAYS DE SAINT-MALO
- 13 - JSB DÉMÉNAGEMENTS
- 14 - FAÏAOAHÉ

IMOCA

- 1 - CHARAL
- 2 - V AND B - MONBANA - MAYENNE
- 3 - APIVIA
- 4 - MAITRE COO V
- 5 - LA MIE CÂLINE
- 6 - INITIATIVES COEUR
- 7 - GUYOT ENVIRONNEMENT - WATER FAMILY
- 8 - PRYSMIAN GROUP
- 9 - RÊVE DE LARGE - RÉGION GUADELOUPE
- 10 - FREELANCE.COM
- 11 - KATTAN
- 12 - HOLCIM - PRB
- 13 - NEXANS - ART ET FENÊTRES
- 14 - TEAMWORK.NET
- 15 - FIVES-LANTANA ENVIRONNEMENT
- 16 - MALIZIA SEA EXPLORER
- 17 - GROUPE SÉTIN
- 18 - GROUPE APICIL
- 19 - LINKEDOUT
- 20 - LAZARE
- 21 - FORTINET - BEST WESTERN
- 22 - DMG MORI GLOBAL ONE
- 23 - MACSF
- 24 - MONNOYEUR - DUO FOR A JOB
- 25 - COMMEUSEULHOMME POWERED BY ALTAVIA
- 26 - MEDALLIA
- 27 - BUREAU VALLÉE
- 28 - CORUM L'ÉPARGNE
- 29 - EBAC LITERIE
- 30 - HUBLOT
- 31 - GITANA 80
- 32 - DEMAIN C'EST LOIN
- 33 - CAP AGIR ENSEMBLE
- 34 - IMAGINE
- 35 - CHINA DREAM - HAIKOU
- 36 - GENTOO
- 37 - BIOTHERM

OCEAN FIFTY

- 1 - SOLIDAIRES EN PELOTON - ARSEP
- 2 - GROUPE GCA - 1001 SOURIRES
- 3 - KOESIO
- 4 - LES P'TITS DOUDOUS
- 5 - LEYTON
- 6 - KOMILFO
- 7 - PRIMONIAL
- 8 - ARKEMA

CLASS 40

- 1 - LA BOULANGÈRE BIO
- 2 - NESTENN - ENTREPRENEURS POUR LA PLANÈTE
- 3 - CROSSCALL
- 4 - CAP TAIN ALTERNANCE
- 5 - CRÉDIT MUTUEL
- 6 - RENNES / SAINT-MALO / MER ENTREPRENDRE
- 7 - VIRANGA
- 8 - #ONESTLARGE
- 9 - FORTISSIMO
- 10 - BLEU BLANC
- 11 - PROJET RESCUE OCEAN
- 12 - IBSA
- 13 - INTER INVEST
- 14 - MÉDECINS DU MONDE
- 15 - LAMOTTE MODULE CRÉATION
- 16 - RANDSTAD AUSY
- 17 - DEKUPLE
- 18 - KITE
- 19 - CHOCOLATS PARIÉS - SCREB
- 20 - SOGESTRAN - SEAFRIGO
- 21 - VOGUE AVEC UN CROHN
- 22 - DOPAMINE SAILING TEAM
- 23 - CAISSES RÉUNIONNAISES COMPLÉMENTAIRES
- 24 - PAPREC - ARKEA
- 25 - BANQUE DU LEMAN
- 26 - CURIUM LIFE FORWARD
- 27 - PRENDRE LA MER, AGIR POUR LA FORÊT
- 28 - EDENRED
- 29 - ALLAGRANDE PIRELLI
- 30 - FULLSAVE
- 31 - EORA
- 32 - ACI
- 33 - IN FLUENCE
- 34 - LEGALLAIS
- 35 - E LECLERC VILLE-LA-GRAND
- 36 - BATEAU CITT'HÔTEL - RÉGION GUADELOUPE
- 37 - POLKA DOT
- 38 - VICITAN
- 39 - EVERIAL
- 40 - CONSCIOUS PLANET
- 41 - HAPPYVORE - CAFÉ JOYEUX
- 42 - SERENIS CONSULTING
- 43 - PRISME
- 44 - REDMIAN
- 45 - CENTRAKOR
- 46 - GLACES ROMANE
- 47 - VOLVO
- 48 - FONDATION STARGARDT
- 49 - YODA
- 50 - EDIGO - UNIVERRE
- 51 - GROUPE SNEF
- 52 - TRIM CONTROL - A L'AVEUGLE
- 53 - HBF-REFORESTATION
- 54 - RECYCLEURS BRETONS
- 55 - QUEGUINER - INNOVEO



@routedurhum.official



@route_du_rhum



La Route du Rhum - Destination Guadeloupe



@routedurhum

TEMPS FORTS

Une ambiance festive et populaire attend les skippers en Guadeloupe, principalement autour du Mémorial ACTe, lieu de culture et de mémoire. Un point de rassemblement idéal pour les marins, les médias et le grand public au moment des arrivées.



VILLAGES D'ARRIVÉES

TROIS SITES D'ACCUEIL
POUR CÉLÉBRER LES SKIPPERS

Basse-Terre

10 au 13 novembre

Mémorial ACTe

11 novembre au 4 décembre

Marina Bas-du-Fort

12 novembre au 27 novembre

À NE PAS MANQUER

DIMANCHE 6 NOVEMBRE

8h Diffusion du départ sur les écrans LED à Basse-Terre, à Pointe-à-Pitre (place de la Victoire et Mémorial ACTe)

JEUDI 10 NOVEMBRE

9h Ouverture du village de Basse-Terre

19h Animations place de la Victoire

VENDREDI 11 NOVEMBRE

10h Ouverture du village du Mémorial ACTe

1re étape du Trophée des saintoises : Petit-Bourg - Pointe-à-Pitre

SAMEDI 12 NOVEMBRE

9h Ouverture du village, à la base nautique de Sainte-Anne

11h Ouverture du village de la Marina de Bas-du-Fort

20h Concert scène du Mémorial ACTe

ETA Jour d'arrivée estimé des Ultim 32/23

DIMANCHE 13 NOVEMBRE

20h Concert sur la scène du Mémorial ACTe

Fermeture du village de Basse-Terre

SAMEDI 19 NOVEMBRE

19h Première remise des prix publique (Ultims, Ocean Fifty, Imoca), Mémorial ACTe

20h30 Concerts sur la scène du Mémorial ACTe

DIMANCHE 20 NOVEMBRE

Trophée des saintoises : étape de Sainte-Anne

SAMEDI 26 NOVEMBRE

19h Deuxième remise des prix (Class40, Rhum mono et Multi), Mémorial ACTe

20h30 Concerts sur la scène du Mémorial ACTe

DIMANCHE 27 NOVEMBRE

Fermeture du village de la Marina du Bas-du-Fort

Trophée des saintoises : étape à Basse-Terre

DIMANCHE 4 DÉCEMBRE

9h Fermeture de la ligne d'arrivée

Trophée des saintoises : finale à Deshaies

Fermeture du village du Mémorial ACTe



LES SKIPPERS À LA BARRE DES SAINTOISES

L'Association nautique de Sainte-Anne organise une régates de saintoises avec les skippers de la Route du Rhum. Et si manier l'Ultim ou le Class40 semble un jeu d'enfant pour les navigateurs engagés dans la course en solitaire, il faudra, là, naviguer en équipe et en voile traditionnelle : un beau défi !

Croiser le Traditour et la Route du Rhum, c'est le pari que fait l'Association nautique de Sainte-Anne (Anasa) — installée sur la base nautique régionale de la commune — et son dirigeant, Tristan Algret, champion de windsurf guadeloupéen. Depuis toujours, l'athlète s'est montré fermement engagé dans la démocratisation des sports nautiques et la valorisation des traditions guadeloupéennes. « Les skippers de la Route du Rhum, contractuellement, se sont engagés à venir participer à l'une des quatre dates où l'on organise la course de saintoises », indique le jeune homme. L'organisation ? Les skippers seront inscrits pour participer à la régates qui suit immédiatement leur arrivée en terres îliennes. « On va faire en sorte de les intégrer dans les équipes habituelles de la voile traditionnelle, même si on n'a pas encore déterminé comment se fera le choix des équipiers », explique Tristan Algret, qui espère faire participer « au moins une centaine de skippers », sur les 138 inscrits sur la transatlantique.

VISIBILITÉ TERRITORIALE

C'est la première fois qu'un tel événement est organisé localement. « En 2018, il y avait eu une régates à Saint-Malo du même type, mais là, il s'agit aussi d'intégrer la population guadeloupéenne, le grand public », précise

encore l'organisateur. Les régates se dérouleront dans des endroits différents de l'île pour toucher le plus de monde possible, donner « une vraie visibilité territoriale » et sur plusieurs formats. D'abord, une course traditionnelle avec un parcours long qui englobera tous les bateaux. Et un autre format, en deux contre deux, sur un parcours beaucoup plus court et le plus proche possible de la plage de Sainte-Anne, notamment. « L'idée, c'est d'être vus », rappelle encore Tristan Algret, qui savoure déjà la proximité entre les skippers de la Route du Rhum et les Guadeloupéens qui assisteront, depuis le rivage, à la régates. C'est aussi cette course qui permettra de déterminer bonus et malus, et au final, le classement général du Trophée des Saintoises.

LE PROGRAMME

11 novembre : Petit-Bourg - Pointe-à-Pitre (seulement les Guadeloupéens)

20 novembre : Sainte-Anne (Ultim, Multi 50, Imoca)

27 novembre : Basse-Terre (Class40)

4 décembre : Deshaies (Rhum Multi, Rhum Mono)

By Cathy B

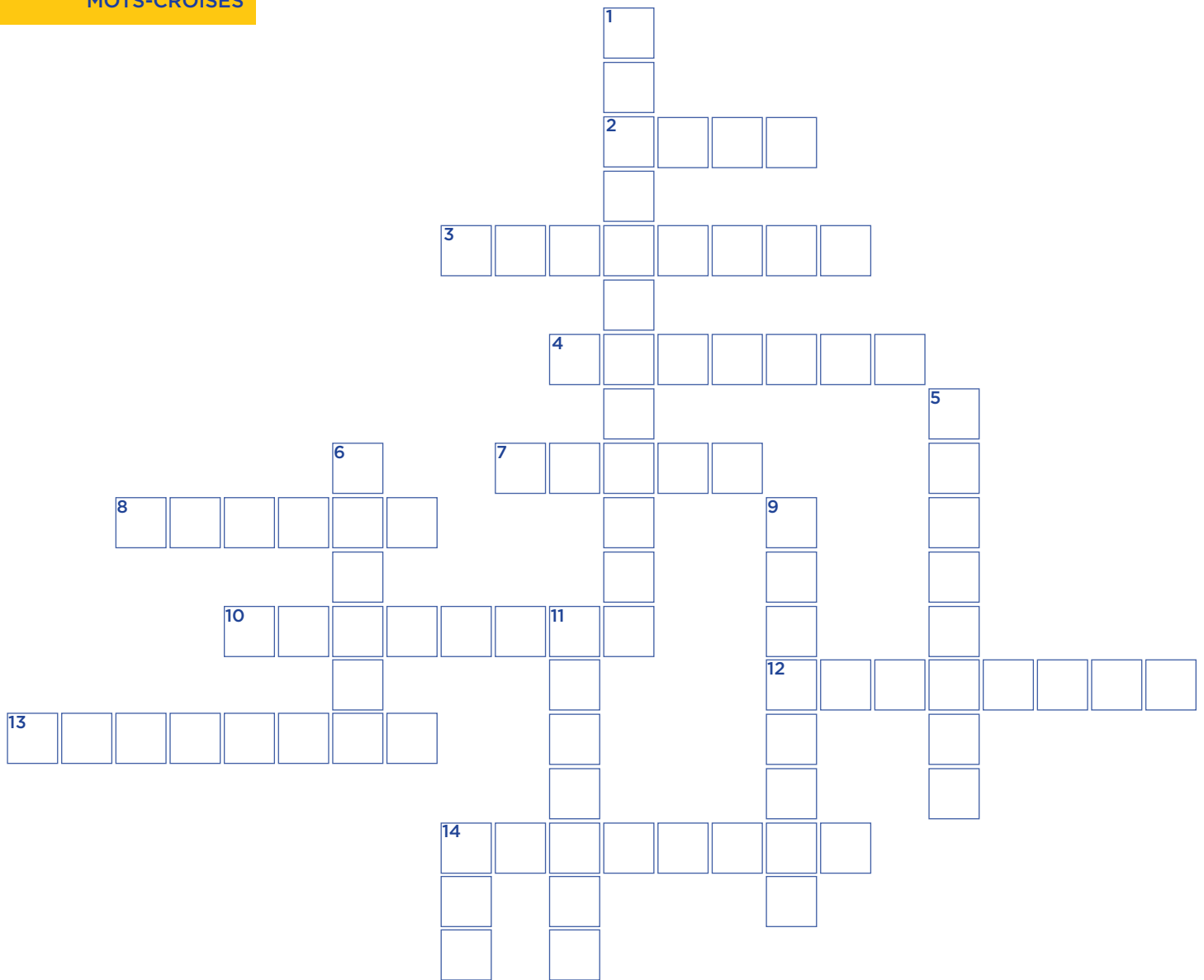


La Fabrik

La boutique concept store de la marina du gosier.
Vous y trouverez les bijoux fait main de la marque
« By Cathy B » .

Marina bas du fort, Pointe-à-Pitre 97110

WWW.bycathyb.net



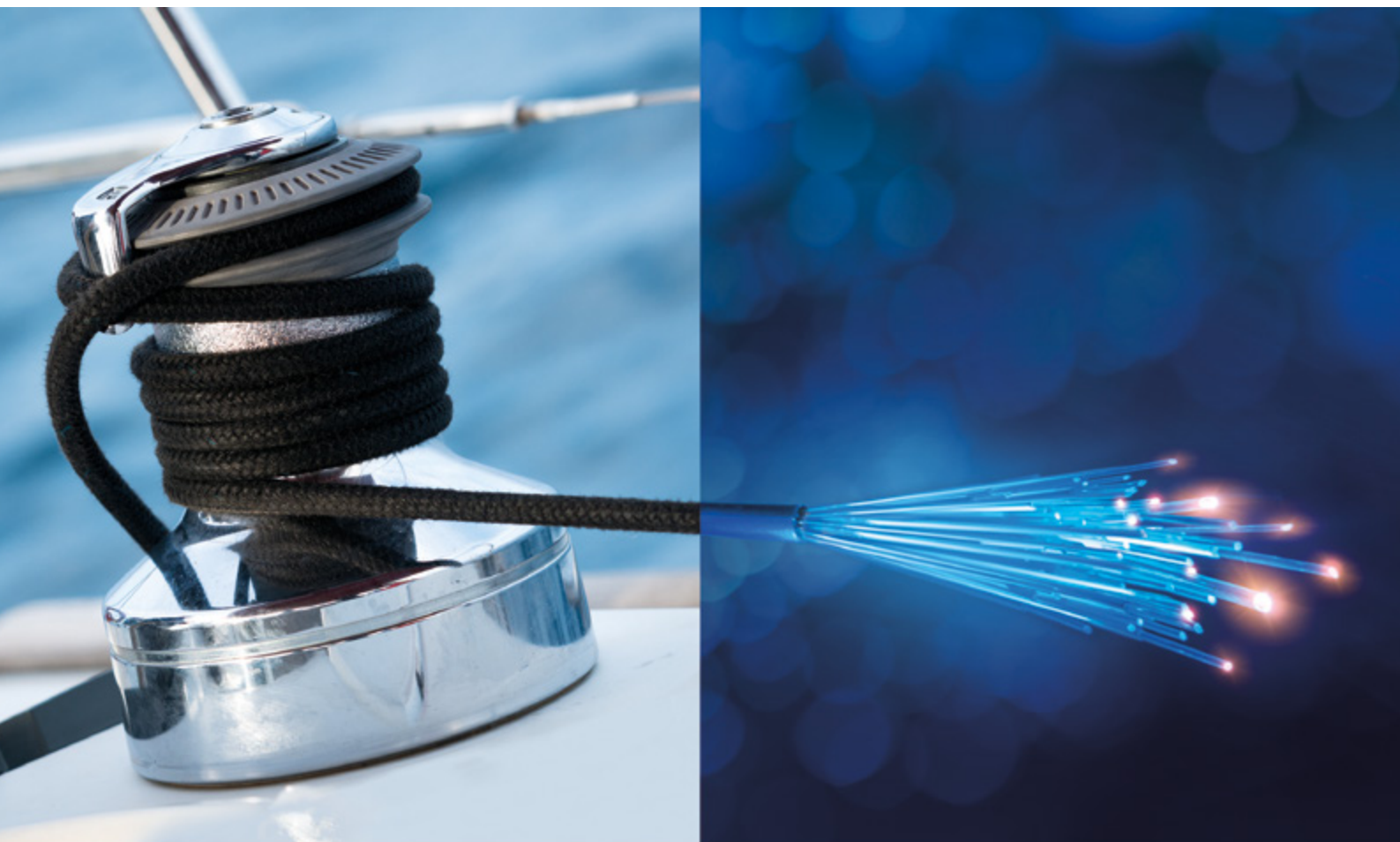
100% GUADELOUPE

HORIZONTAL

- 2.** Nom du routeur de Thibaut Vauchel-Camus
- 3.** L'Imoca de Philippe Fiston portait le nom de cette mannequin
- 4.** Quartier dont est originaire Jimmy Dreux
- 7.** Association présidée par Carl Chipotel
- 8.** Surnom donné à Claude Bistoquet
- 10.** L'âge de Claude Théliér pour son premier Rhum
- 12.** Nom du trimaran de David Ducosson
- 13.** À qui appartenait l'Imoca de Damien Seguin
- 14.** Seule femme guadeloupéenne à avoir pris le départ

VERTICAL

- 1.** Où vit Dominique Rivard
- 5.** Mentor de Kéni Piperol
- 6.** Rodolphe Sepho est éducateur spécialisé dans cette commune
- 9.** Instrument de musique de prédilection de Willy Bissainte
- 11.** Spécialité de la Guadeloupe
- 14.** Île dont est originaire Sacha Daunar



PRENEZ LA ROUTE DU TRÈS HAUT DÉBIT

PME, Pro, Collectivités... **CANAL+ BUSINESS** participe au développement de votre activité grâce au meilleur de la fibre optique.

Acteur majeur du très haut débit aux Antilles, nous accompagnons aujourd'hui les entreprises et les collectivités d'Outre-Mer dans leur évolution technologique.

Alors avec CANAL+ BUSINESS, faites la course au large et voguez vers les succès de demain.

LE TRÈS HAUT DÉBIT POUR LES PROFESSIONNELS

0590 53 53 53

Prix d'un appel local depuis un poste fixe.

canalplusbusiness-telecom.fr

CANAL+ BUSINESS est une marque de CANAL+TELECOM

CANAL+
BUSINESS

by **CANAL+ TELECOM**

La 4G illumine l'arrivée.

Avoir du réseau là où ça compte pour vous.