

La Route du Rhum, une histoire de couple

Unis dans la vie depuis quinze ans et parents d'un petit garçon, Samantha Davies et Romain Attanasio seront concurrents dans la catégorie des grands monocoques lors de la 11^e Route du Rhum. Une édition anniversaire, quarante ans après la première, dont le départ sera donné dimanche prochain, 4 novembre. Sur mer, le bateau de madame est plus rapide que celui de monsieur.



Les skippeurs Samantha Davies et Romain Attanasio profitent des derniers moments avec leur fils Ruben avant le départ. Loïc Venance/AFP

Les vedettes, qui attireront la foule toute la semaine sur les quais de Saint-Malo, sont connues à une semaine du départ de la Route du Rhum, dimanche 4 novembre. Il y aura d'abord les « Ultimes », ces grands multicoques volants barrés par les stars de la voile comme François Gabart, Armel Le Cléac'h ou Thomas Coville. On se pressera aussi pour admirer les

bateaux de collection qui revisiteront le mythe de la course fondatrice de 1978, notamment les célèbres *Acapella*, ces libellules flottantes, copies du petit multicoque jaune de Mike Birch lors de la première édition de la Route du Rhum (*lire pages suivantes*).

Mais Samantha Davies et Romain Attanasio auront aussi leur petit succès. Au moment de larguer les amarres dimanche prochain, ils devront surtout

abandonner les bras de leur principal admirateur, leur fils de 7 ans Ruben, qui, après un dernier baiser, quittera la cité malouine avec ses grands-parents. Pas la peine d'ajouter du stress au stress pour les deux parents, qui auront fort à faire pour se concentrer sur leur travail de navigateur et de navigatrice.

Si la course au large, discipline très masculine (seulement six femmes au départ sur les

124 partants de cette année), comporte peu de couples, les parents prenant la mer le même jour, dans la même course en solitaire et dans la même catégorie, sont encore plus rares. Un homme et une femme dans un bateau différent... De mémoire de marin, on n'avait jamais vu ça.

Cette histoire d'amour qui dure depuis quinze ans entre le montagnard aux origines hautes alpines et l'Anglaise élevée ●●●

●●● sur les côtes de Cornouailles a débuté en 2003 sur la Solitaire du Figaro, le banc d'essai annuel obligatoire pour tout marin ambitionnant une carrière professionnelle. Comme beaucoup d'aspirants à la course au large, Samantha et Romain se sont installés dans le sud du Finistère, non loin de Port-la-Forêt, le centre d'entraînement de haut niveau où ont été formés la plupart des grands noms de la voile.

La suite leur appartient, à une anecdote près que lui raconte avec un brin de nostalgie : « C'était lors d'une course, j'ai vu cette fille s'engager avec son bateau très près de la côte, dans les cailloux, je me suis approché pour l'aider, mais j'ai vite compris qu'elle n'avait pas besoin de moi... »

« Romain ne pouvait pas savoir que j'ai passé toute mon enfance en Bretagne sur le bateau de mes parents, raconte-t-elle, pour la plupart des marins anglais, la côte française est le meilleur terrain de jeu. » L'histoire ne dit pas si les intentions du garçon étaient strictement nautiques... Depuis, la jolie Anglaise et le beau brun rieur aux yeux cobalt vivent en tout cas une belle histoire interrompue seulement par les embarquements de l'un ou de l'autre.

Un couple prenant la mer le même jour, dans la même course en solitaire dans la même catégorie, mais sur un bateau différent, on n'avait jamais vu ça.

Jusqu'en 2006-2007, les vents sont plutôt favorables à la carrière de Romain, qui s'impose comme un des gros calibres de sa génération. Elle doit se contenter de l'ombre des grandes dames d'une époque beaucoup plus riche qu'aujourd'hui en navigatrices de renom, Ellen MacArthur, Florence Arthaud, etc. Tout bascule lors du Vendée Globe (tour du monde en

monocoque en solitaire) de 2008-2009, qu'elle terminera à une excellente quatrième place, valant sans doute mieux encore. Un calcul de compensation défavorable avait en effet permis à Marc Guillemot (arrivé après elle mais requalifié en raison du temps perdu lors de son assistance à un naufragé) de lui souffler la troisième place. « Franchement c'était injuste », siffle Romain Attanasio qui ne rate jamais une occasion de mettre Samantha en valeur. Qu'importe la place, le bien est fait pour Samantha Davies et ses fameuses vidéos un peu déjantées qui ont fait le tour du monde.

La navigatrice est désormais considérée comme une cliente sérieuse par les marins et, plus important encore, par les sponsors qui s'arrachent la jeune femme, fine barreuse, fameuse metteuse au point, grâce à son diplôme d'ingénieur obtenu avant de prendre le large. Les offres s'empilent, quitte à souffler à Romain, pour l'édition suivante du Vendée Globe, son principal partenaire, Saveol. Dans le milieu marin, l'affaire avait fait jaser, certains soupçonnant le sponsor

d'avoir voulu capitaliser sur le joli minois de Samantha plutôt que sur sa compétence. « C'est entièrement faux, c'est moi qui ai suggéré à Saveol de prendre Samantha, réfute Romain, de plus Samantha était déjà aussi forte que les meilleurs garçons, ils ont appris depuis à le savoir. »

« Je n'ai pas vraiment de problème avec ça et Romain non plus, dit-elle, c'est le jeu de la voile, une rencontre entre les besoins d'un sportif et les attentes du sponsor, on connaît tous les deux les règles. » La suite sera plus difficile : à peine remise de sa grossesse, la navigatrice ne passera que quatre jours en mer lors du Vendée Globe, qu'elle abandonnera après le démâtage de son monocoque au large de Madère. Ce qui ne l'empêchera pas de retrouver très vite un embarquement comme capitaine d'un bateau 100 % féminin lors de la Volvo Ocean Race, la course autour du monde en équipage qui s'est étalée sur deux ans.

« C'est moi qui ai suggéré à mon sponsor de prendre Samantha. Elle était déjà aussi forte que les meilleurs garçons, ils ont appris depuis à le savoir. »

« C'est là que j'ai pris toute la mesure de la difficulté pour une mère de famille de faire ce métier, dit-elle, Romain a été exceptionnel, c'est lui qui a assuré avec Ruben pendant les longues étapes, on se retrouvait aux escales, mais c'était dur, d'autant que j'ai un peu tendance à vouloir régenter l'intendance, l'organisation. Bien sûr, je lui fais entièrement confiance mais vous connaissez les filles, hein ? », dit-elle avec cette pointe d'accent anglais qui fait les délices des médias audiovisuels. « Je lui ai dit de foncer, qu'on trouverait toujours un moyen de s'organiser, d'autant que nos parents sont hypercompréhensifs, complète Romain, dans ma tête c'était peut-être moins facile, mais je savais que mon tour viendrait. »

De fait, une fois rentrée de la Volvo Ocean Race, Samantha s'est effacée

Suite page 4. ●●●



Romain Attanasio barrera l'Imoca Pure Famille Mary. Damien Meyer/AFP



Samantha Davies, elle, traversera l'Atlantique sur l'Initiatives Cœur. Damien Meyer/AFP

●●● Suite de la page 3.

pour laisser Romain partir à son tour sur son Vendée Globe, qu'il a effectué à bord d'un bateau très ancien qui lui a permis de fermer la boucle en 15^e position, à un mois du vainqueur Armel Le Cléac'h. Cette fois, il prend le départ de la Route du Rhum à bord d'un monocoque plus récent (2007), mais qui pourra difficilement lutter avec celui de sa compagne. « *Je ne suis pas jaloux, disons que j'aimerais avoir un bateau plus rapide, c'est tout. Et si on se trouve bord à bord, je ferai tout pour la battre à l'arrivée, mais ça n'arrivera pas, elle sera devant moi et je m'inquiéterai pour elle si je vois qu'elle a des problèmes dans sa navigation, comme elle s'inquiétera pour moi.* »

« On sait pertinemment que l'autre ne prendra pas de risques inutiles, et notre fils aussi le sait, on ne lui cache rien de notre métier. »

De plus en plus sécurisée par l'organisation qui peut intervenir très vite, en cas de souci majeur, la course au large reste une activité risquée. Le danger est là, ils le savent, mais ils ont appris à le dominer. « *On sait pertinemment que l'autre ne prendra pas de risques inutiles, et notre fils aussi le sait, on ne lui cache rien de notre métier, complète Samantha, et dans notre village, en Bretagne, il y a plein d'enfants de navigateurs et de pêcheurs, les enfants savent que leurs parents font attention, ils savent aussi que la mer peut-être dangereuse. Quand il est avec nous, comme cet été lors d'une petite croisière que nous avons faites tous les trois vers l'île d'Houat (Morbihan), nous l'avons obligé à mettre son gilet de sauvetage. Il n'est pas idiot, il sait qu'on peut tomber à la mer. Mais il sait aussi qu'il est encore plus dangereux de traverser la route sans regarder. C'est un enfant comme les autres. Et nous sommes des parents comme les autres.* »

Jean-François Fournel

Le voilier Olympus Photo de Mike Birch (premier plan) dépasse le Kriter V de Michel Malinovsky (second plan) à l'arrivée de la première Route du Rhum, le 28 novembre 1978. Staff/AFP



98 secondes pour une légende éternelle

De petits multicoques de légende, copies de L'Olympus Photo de Mike Birch – vainqueur surprise de la première Route du Rhum en 1978 –, livreront bataille pour battre Kriter V. Il y a quarante ans, ce monocoque était arrivé deuxième pour... 98 petites secondes, écrivant la plus belle page de la longue histoire de la transat française.

Ce sont deux histoires qu'on se raconte entre gens de mer depuis quarante ans. La première est aussi mystérieuse que dramatique, elle contient toute la force de la Route du Rhum, transat française imaginée pour rendre aux marins la liberté

de chevaucher les montures de leur choix, ce que leur déniaient les patrons de la transat anglaise décidés à limiter les jauges pour des raisons de sécurité.

L'homme qui symbolisait le divorce entre les deux courses était Alain Colas, vainqueur en 1972 de la transat anglaise à bord d'un trimaran géant en aluminium, Pen Duick IV. Le marin, compagnon de la première heure d'Éric Tabarly et d'Olivier de Kersauson, disparaîtra lors de la première édition de la Route du Rhum, à bord de ce même bateau rebaptisé Manureva. Ce nom, et les vaines recherches qui ont tenu en haleine la France entière des semaines durant, avaient inspiré à Alain Chamfort une mélodie célèbre sur des paroles de Serge Gainsbourg.

« Si je peux arriver en vingt-trois jours et grappiller quelques secondes à un jaune, je ne m'en priverai pas. »

L'autre histoire est, comme souvent en sport, joyeuse pour le vainqueur, un peu moins drôle pour le vaincu. « *Seule la victoire est jolie* » : cette formule, inspirée par le final à couper le souffle de cette course, sera pour toujours associée à Michel Malinovsky, comme le titre d'un ouvrage racontant la destinée de ce marin décédé en 2010, sans s'être ja-

mais remis de sa mésaventure vécue dans les derniers milles de course, en vue de Pointe-à-Pitre.

Alors que le skippeur de Kriter V, long cigare monocoque bleu nuit de 21 mètres tout neuf, mettait déjà le champagne au frais, une petite libellule jaune citron de 11,50 m, nommée Olympus Photo, surgissait dans son dos et coupait la ligne 98 secondes avant lui. 98 secondes, moins de deux minutes d'écart après vingt-trois jours de course ! Ce finish incroyable installa pour toujours la légende de la Route du Rhum.

Si les ombres de Michel Malinovsky, Alain Colas et Florence Arthaud (qui faisait ses premières armes sur cette Route du Rhum 78) planeront, cette année, sur la cité malouine, ●●●

●●● Mike Birch sera bien là, plutôt en forme pour ses 87 ans (il les fêtera jeudi 1^{er} novembre). L'invité d'honneur de cette édition du 40^e anniversaire arrivera dès mercredi 31 octobre pour serrer les milliers de mains qui se tendront vers lui.

À commencer par celles du doyen de la course, le Malouin Bob Escoffier, 70 ans, qui prendra le départ dimanche à la barre du bateau de Malinovsky, rebaptisé *Kriter V Socomore Queguiner*. « Si je peux arriver en vingt-trois jours comme Michel Malinovsky et grappiller quelques secondes à un jaune, je ne m'en priverai pas », clame ce marin expérimenté qui participe à sa cinquième Route du Rhum.

Ces trimarans jaunes, souvent appelés p'tits jaunes par les marins, il y en aura trois, même si tous n'ont pas gardé leur nuance citronnée d'origine pour des raisons de sponsoring. Ils seront amarrés côte à côte sur un des quais les plus en vue du public. Lequel se précipitera pour admirer ces libellules mythiques, dont il reste quatre exemplaires dans le monde : les trois inscrites à cette Route du Rhum, plus une quatrième basée en Californie (la cinquième, celle de Mike Birch, a disparu en mer).

« C'était un devoir de passer le flambeau allumé par Mike il y a quarante ans, c'est fait. »

La première de ces machines à avoir les honneurs d'un grand marin sera l'*Acapella-Soreal-Proludic* de Charlie Capelle, architecte naval breton qui a commencé sa carrière aux côtés de Mike Birch, dans le Maine aux États-Unis, où ont été dessinés et fabriqués les cinq bateaux identiques (en termes de marine on parle de « *sister-ships* », bateaux sœurs). Le deuxième de ces trimarans baptisé *Friends and Lovers* sera mené par un bizuth de la Route du Rhum, François Corre, 36 ans. Mais cet amateur navigue depuis vingt ans sur le bateau appartenant à un de ses oncles qui l'a mené à la cinquième place en 2014, dans la classe des Rhum-multi auquel il appartient.

Bob Escoffier et son monocoque, Charlie Capelle et François Corre

vont se livrer à une course dans la course, au sein d'un challenge créé pour l'occasion et baptisé « 98 secondes pour l'éternité ». Malheureusement, le troisième multicoque de la bande, *Happy*, jouera sa partition seul. Son célèbre skipper Loïck Peyron, vainqueur de la dernière édition sur le multicoque géant d'Armel Le Cléac'h (1) a choisi de ne pas s'associer au challenge. « Je suis le seul à avoir un bateau strictement identique à celui de Mike et je vais naviguer comme à l'époque, au sextant, sans ordinateur ni enrouleur, explique-t-il. Les deux autres ont évolué et c'est normal, mais c'est comme si on mettait dans la même course une 2CV d'origine et une plus récente avec des freins à disque et un moteur puissant. Reste que ce challenge est un bel hommage à Mike, mais ce n'est pas parce qu'un parti se crée que tout le monde doit prendre sa carte. »

La vérité oblige à dire que Mike Birch ne tient pas plus que ça à voir Loïck Peyron associé à son passé, depuis qu'un différend financier les oppose pour une sombre et ancienne histoire de sponsor. Qu'importe ! Vécue à trois ou à quatre, l'histoire reste passionnante et constitue une des principales attractions de cette Route du Rhum. « Les petites histoires on s'en fout, ce qui compte ce sont nos bateaux, qui sont de merveilleux anachronismes, c'était un devoir de passer le flambeau allumé par Mike il y a quarante ans, c'est fait », explique Charlie Capelle qui porte ce projet de challenge à bout de bras, avec l'aide de son épouse.

Voir le grand monocoque bleu filer au vent des trois libellules va faire vibrer la corde sensible de tous les marins du monde. Et tant pis, ou tant mieux, si les grands multicoques géants de 2018 mettent six jours pour relier la Guadeloupe, soit quatre fois moins que le temps estimé pour *Kriter* et les trois jaunes. Cet écart montre le pas de géant franchi par la course au large en quarante ans.

Jean-François Fournel

(1) En 2014, Loïck Peyron devait déjà participer à la Route du Rhum sur son *Happy*. Mais la blessure d'Armel Le Cléac'h quelques semaines avant le départ avait conduit les responsables de l'équipe Banque populaire à lui confier le trimaran sur lequel il gagna la course. En 2018, il a choisi de partir sans sponsor tout en offrant de la visibilité sur son spinnaker à l'association Action enfance.



Philippe Poupon remporte la course en 1986. Jacques Vapillon/DPPI/AFP



Florence Arthaud juste avant sa victoire, en 1990. Marcel Mochet/AFP



Laurent Bourgnon exprime sa joie de gagner en 1994. Marcel Mochet/AFP



Loïck Peyron sur *Happy*, en 2018. Christophe Launay/DPPI/AFP

repères

124 navigateurs dans le vent

La 11^e édition de la Route du Rhum, créée en 1978, est de loin la plus fournie en participants, avec 124 marins. 443 navigateurs ont pris le départ de Saint-Malo lors des dix premières éditions, 356 ont été classés dans les délais, 85 ont abandonné et deux ont disparu en mer, Alain Colas en 1978 et Loïc Caradec en 1986.

Peu de femmes en course. La victoire de Florence Arthaud en 1990, seule femme sur le podium avec Ellen MacArthur (vainqueur en monocoques en 2002) masque une réalité qui n'évolue pas. L'édition de 1994 a la palme du machisme puisque aucune navigatrice n'a pu prendre le départ cette année-là. Selon les années, on tourne entre deux et quatre concurrentes. Cette édition 2018 est un peu exceptionnelle pour le nombre global de participants, mais la proportion féminine reste stable : 6 sur 124, soit moins de 5 %.

Deux vainqueurs déjà décédés. Florence Arthaud, morte en 2015 dans un accident d'hélicoptère lors du tournage d'une émission de télévision, et Laurent Bourgnon, disparu la même année lors d'une sortie en plongée sous-marine, manqueront à l'appel pour ce 40^e anniversaire de la Route du Rhum.

Un classement différencié depuis 2002. Jusqu'en 1998, les concurrents s'affrontaient dans une classe unique où tous les formats de bateaux étaient admis, la victoire revenant systématiquement à un multicoque. Les vainqueurs de cette époque pionnière sont Mike Birch (1978), Marc Pajot (1982), Philippe Poupon (1986), Florence Arthaud (1990), Laurent Bourgnon (1994, 1998).

Un temps de parcours divisé par trois. En 1978, le vainqueur Mike Birch avait traversé l'Atlantique en 23 jours et 7 heures. Loïck Peyron a mis 7 jours et 15 heures en 2014. Les « Ultimes », grands multicoques volants de l'édition 2018, sont attendus en Guadeloupe dès le samedi 10 novembre, soit six jours après le départ.