

CLASS 40

Faire la course, et après ?

Dernière course avant la Route du Rhum : Stan Thuret, skipper du Class 40 *Everial*, anticipe sa transatlantique mais fait aussi le bilan de huit ans de course au large et se questionne.

Texte et photos : Cécile Hoynant.

UN FAISCEAU DE LUMIERE

balaie mes paupières : je bondis de la bannette et passe la tête dehors. Ah, c'est lui ! Un bateau de travail évolue sur notre bâbord, nous faisons routes parallèles, tout va bien. Je m'aperçois seulement maintenant que Stan est devant l'écran de l'AIS, à l'intérieur du bateau, en face de la descente. Je suis passée devant lui sans que mon cerveau n'imprime son image : « T'inquiète, je garde un œil sur la carto ». J'ai beau faire entièrement confiance au skipper, je n'arrive pas encore à désactiver mon alarme interne : ayant souvent navigué en solo et sans AIS, c'est plus fort que moi. OK capitaine, je vais essayer de débrancher mon cerveau. Je manque de me casser la binette alors que j'ai deux mètres à parcourir, je grimpe dans la bannette et m'emmitoufle dans la couverture pour chevaux (l'astuce de Stan pour dormir au chaud et au sec). Calée dans mon box, je tente de faire abstraction des ruades de l'écurie et m'enfonce dans une rêverie demi-éveillée peuplée d'images de chevaux au galop sur la plage. Je manque de tomber de la bannette : aucune idée de si j'ai dormi et, si oui, combien de temps. J'ouvre les yeux et rallume mon cerveau, cette fois à des fins plus utiles que la veille déjà assurée par Stan. En tant que coureur au large expérimenté, il n'est pas possible qu'il n'ait pas anticipé la chute de bannette. J'inspecte le système et trouve un petit palan. Je doute de la possibilité de me hisser sans avoir à descendre et une flemme incommensurable m'envahit, me poussant à évaluer le bénéfice d'un couchage stable au regard

des efforts et de la perte de chaleur induits. Mais évidemment, la démultiplication a été bien étudiée et je plaque la bannette et son contenu contre le passavant sans difficulté. Le box est sécurisé, c'est un point gagné contre la gravité et les velléités du grand spi, dont le ventre replet se dandinant à l'étrave semble narguer celui de la Lune. Nouveau coup de gîte. On roule sur les portières pendant quelques secondes mais je ne termine pas au rez-de-chaussée. La satisfaction aide à l'assoupissement.

UNE BONNE SOUPE DE BRUITS

Je replonge mais refais surface rapidement, réveillée par un grand « bam ! » : c'est l'étrave large du Pogo 4 qui charge la vague, faisant trembler le grément et couiner les cloisons qui émettent des petits « couic » pas franchement rassurants. La mer est un peu rugueuse (ah, la Manche et ses courants !) mais rien de monstrueux et pourtant, qu'est-ce que ça tape ! L'idée d'une traversée du golfe de Gascogne en plein automne dans le gros temps me laisse songeuse... « Bam, splash ! » : propulsée dans les airs, la masse d'eau s'écrase de tout son poids sur le rouf. Imperturbable, le bateau reprend rapidement de la vitesse. « llllll, tac, tac, tac, iiiii » : le claquement frénétique des écoutes sur le pont reprend et scande le sifflement aigu et continu des safrans. « Touf, touf, touf » : on accélère en faisant des ricochets. « Sshhhh, glouglouglou, ssshhh » : l'eau frotte contre



« L'émerveillement suscité par les couchers de soleil est resté intact. »



Barrer pour négocier le clapot de face.



▲ Les manœuvres de voiles d'avant sont toujours très humides. Suit up !



▲ Bien viser ou c'est la double peine (repas perdu, fonds salis).

le bordé et le lèche goulument. Quand tous les instruments jouent en chœur, ça donne un truc du genre : « liiiii, tac, tac, touf, touf, iiiiiii, sshhh, glouglouglou, sshhh touf, iiiiiii, tac, bam, couic, couic, bam, splash, iiiiii ». Attendre qu'il y ait moins de bruit pour dormir reviendrait à signer pour une nuit blanche. J'ai réussi à m'endormir alors qu'on navigue de nuit, pleine balle sous spi dans une zone fréquentée et caillouteuse, sous la seule protection de saint-AIS et de saint-GPS. Faire abstraction du vacarme dissonant et des secousses du shaker-fusée devrait être à ma portée. Après tout, il n'y a aucun motif de préoccupation valable tant qu'aucun sinistre « crac » ne se fait entendre ! J'ouvre les yeux après quelques minutes (heures ?) avec cette fois la certitude d'avoir dormi car le son arrive plus tard que l'image.

TANT DE CHEMIN PARCOURU !

L'aube est là, je reprends du service : il me reste quelques photos à prendre avant que nous rallions Saint-Malo après cette course express en solitaire de 185 milles, sur un parcours en forme de nœud papillon qui nous a fait doubler le cap Fréhel, virer un waypoint au nord-ouest pour ensuite revenir vers la côte en longeant le plateau des Triagoz, des Héaux de Bréhat et des Echaudés. En solitaire : je suis à bord mais c'est comme si je n'étais pas là puisque je n'ai pas le droit de barrer ni de manœuvrer. Ma seule mission de media woman est de constituer une banque d'images en vue de la Route du Rhum. Après avoir avalé un demi-paquet de biscuits apéro au fromage à l'aube (jet lag alimentaire), je prends Stan en photo dans les fabuleuses et laiteuses lumières du petit matin (et me rends compte que j'ai une bosse sur l'arête du nez à force de m'être cognée contre le boîtier). Je lui demande ensuite de retourner à l'intérieur pour faire un cliché où on le voit dormir dans son pouf de sieste, juste à côté de l'ordinateur de bord : « Est-ce que tu peux fermer les yeux pour que ça fasse plus réaliste ? ». Le skipper s'exécute. Trois secondes tout au plus s'écoulent : « Stan ? ». Cette capacité à s'endormir aussi rapidement et sereinement est fascinante. En même temps, 24 heures de course à enchaîner les manœuvres de voile d'avant et à peine quelques courtes siestes pour récupérer, ça doit aider. Mise en perspective avec le récit que Stan m'a fait de ses débuts dans la course au large (neuf heures de près, ça laisse du temps pour papoter), cette scène permet de mesurer le chemin parcouru depuis 2014, année de sa première régata en solitaire à bord de son Mini 6.50 (cf. « De la Mini-Transat à la Route du Rhum »). Evidemment, le jeune Val d'Oisien



Dernière régata à Saint-Malo avant la Route du Rhum !

ayant fait ses débuts dans le cinéma ne se doutait pas que, quelques années plus tard, il se retrouverait à bord d'un Class 40 neuf, sur la ligne de départ d'une épreuve mythique aux côtés des meilleurs du métier. A cette époque, son enthousiasme profond et communicatif compensait son manque d'expérience et de confiance. C'est cette flamme que Stan a perdue aujourd'hui, même s'il mesure la chance d'avoir pu évoluer en tant que skipper professionnel : « La régata m'a énormément appris. Je pense que je peux me débrouiller à peu près n'importe où et sur n'importe quel bateau. Le fait d'aller tous les jours pendant un mois et demi chez Pogo Structures pour participer à l'assemblage de *Diatoma*, mon Pogo 4, m'a aussi fait progresser techniquement, sans parler du matelotage que je réalise presque entièrement moi-même. Je fais partie des marins bricoleurs qui savent pallier pas mal de pépins. Le bateau est un être vivant, il faut tout le temps s'en occuper : le chantier, les courses, les convoyages et les événements liés aux sponsors laissent peu de temps au

reste. A un moment, j'ai réalisé que toute ma vie tourne autour de mon projet. » Mais ce n'est pas ce qui dérange le plus Stan. La vraie raison qui le pousse à s'interroger sur la suite de sa carrière de coureur au large est plus profonde. Elle est liée à ce fameux « A quoi bon ? » qui sème le doute là où, avant, il n'y avait qu'une simple soif de découverte : « Je commence à trouver ça absurde de tourner en rond autour de bouées virtuelles. Trouver la motivation pendant les entraînements est de plus en plus compliqué à cause de ça. Et bien que j'adore donner le meilleur de moi-même à chaque course, ça ne me dérange pas de me faire doubler. Ce qui me gêne, c'est plutôt de me faire dépasser par quelqu'un qui fait la gueule. Je suis toujours content de croiser un autre concurrent, même s'il est plus performant que moi. » Stan a du mal à retrouver l'esprit bon enfant qui régnait au sein de la Classe Mini 6.50. Et surtout, il ne peut pas puiser dans son projet actuel ce qui l'a fait vibrer lors de sa Mini-Transat, en 2017. « Après avoir vécu avec si peu d'eau, de nourriture

DE LA MINI-TRANSAT A LA ROUTE DU RHUM

Sa première course, Stan Thuret a failli ne jamais la courir. Nous sommes en 2015, au départ de la Pornichet Sélect, épreuve de 300 milles en solitaire du circuit Mini 6.50. Le jeune Val d'Oisien qui a fait ses débuts dans le cinéma vient d'acheter un Dingo 2. Et il n'en mène pas large : « Je ne me sentais tellement pas prêt que j'avais prévu dix jours de nourriture ! La veille de la course, j'ai dormi dans mon camion et quand je me suis réveillé après une super mauvaise nuit, je me suis dit : c'est mort, je n'y vais pas ». J'ai quand même enfilé mes collants et mes bottes, tout en continuant de me répéter que je ne prendrais pas le départ. J'avais beaucoup trop peur ! Je n'avais passé qu'une seule nuit en mer et en double. Ce sont les copains et l'émulation du groupe qui m'ont vaincu. Fanche (ndlr : François Jambou, futur vainqueur de la Mini-Transat 2019) m'a tout simplement dit : « T'as acheté un mini, c'est pour faire du mini ! ». Alors que les autres bateaux portent toute la toile, je navigue arisé. J'avance à petit pas mais ça n'a aucune importance : c'est mon premier coucher de soleil en mer et je ne l'oublierai jamais. » Les navigations s'enchaînent mais Stan ne se sent pas encore prêt à traverser l'Atlantique seul à bord d'un voilier de 6,50 mètres. Lorsqu'il prend finalement le départ de la Mini-Transat en 2017, il a déjà deux transatlantiques à son actif puisqu'entre-temps, il a embarqué comme media man en Ultime et en IMOCA. Stan cherche ensuite à prendre le départ de la Route du Rhum avec pour idée de tourner un long-métrage sur la course au large, une manière de partager ce qu'il vit avec le grand public.



Mais l'édition 2018 sera sans lui. En janvier 2019, il projette de faire la Transat anglaise 2020 mais Everal, sponsor de Clarisse Cremer en Figaro 3, le contacte pour terminer la saison, la navigatrice ayant signé avec Banque Populaire pour une saison en IMOCA. Le Covid passe par là puis Stan court la Transat Jacques Vabre 2021 aux côtés du snowboarder Mathieu Crepel, fondateur de l'association Water Family. *Diatoma*, le Pogo 4, est mis à l'eau en mai 2022 et participe à sa première Route du Rhum avec Stan, qui en cède aujourd'hui la barre.



Affaler le gennaker de 100 m² équivaut à une bonne séance de sport.

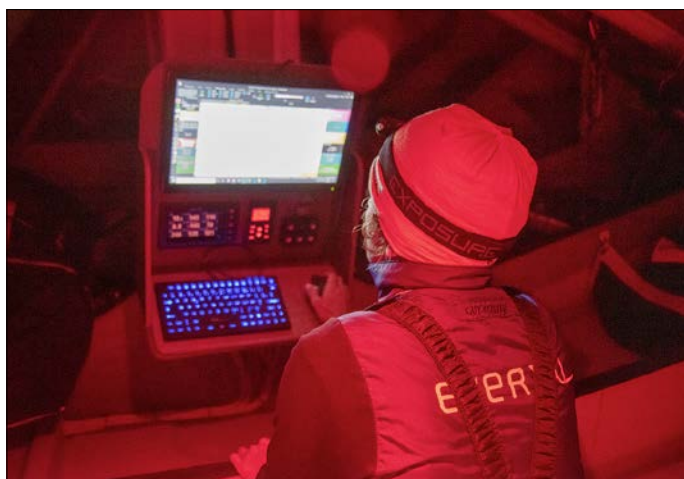
et de matériel pendant autant de jours, le retour à terre était difficile. J'ai adoré expérimenter, comme bien d'autres avant moi, cette sobriété heureuse, même si c'est un mot qu'on n'employait pas encore. » La prise de conscience écologique de Stan affleure pendant sa transatlantique, appuyée par l'émergence d'un discours relayé plus largement dans les médias.

L'IMPOSSIBLE EQUATION

Mais il ne songe pas à arrêter la course au large. Il est en quête d'un équilibre qu'il croit pouvoir trouver en contribuant à faire évoluer le milieu vers des pratiques plus écoresponsables. Il s'engage donc activement dans le collectif La Vague dont il est aujourd'hui co-président. Quand son sponsor lui annonce la volonté de faire

construire un bateau neuf, il n'arrive pas à refuser, l'opportunité est trop belle et il risquerait de perdre sa place. Pour « compenser », il met en place des actions de sensibilisation et de communication sur l'importance de la préservation du plancton. Il décide aussi de ne pas mettre son bateau sur un cargo après la Route du Rhum : le retour se fera à la voile ! Mais la dissonance entre les valeurs qu'il souhaite défendre et les choix qu'il a opérés est de plus en plus inconfortable. D'aucuns ne le prennent pas au sérieux et l'accusent de faire du greenwashing, ce qu'il peut comprendre. En plus de ses propres incohérences et impasses, il a de plus en plus de mal à supporter l'immobilisme de la plupart des coureurs, des sponsors et des organisateurs de courses qui, soit considèrent que le changement est inutile et non souhaitable, soit se renvoient la patate chaude, soit font passer l'argent avant tout le reste. Trois

attitudes qui reviennent au même : rien ne bouge ! Faut-il alors tout arrêter ? Comme chacun de nous, Stan a besoin de jouer, de se dépasser, de relever des défis, de rêver. Mais à quel prix ? Pour que demain d'autres marins puissent encore profiter du formidable terrain de jeu et de découverte qu'offre la mer, n'est-il pas nécessaire de franchement ralentir, de faire autrement ? Alors que nous entrevoyons le chenal du port de Saint-Malo et que les premiers sont déjà arrivés (Corentin Douguet, suivi de Yoann Richomme et de Jan Lipinski), toutes ces questions se bousculent sous le bonnet d'un Stan bien fatigué par une régates courte mais intense et se débattent dans sa tignasse salée. Pas simple tout ça ! En fait, c'est assez simple mais il faut sauter le pas. De toute façon ce n'est pas le bon moment pour prendre une décision. Le skipper d'Everial a un Rhum au planning et la 40' Malouine était le dernier entraînement sur les lieux mêmes du départ. Les 3543 milles jusqu'en Guadeloupe lui laisseront largement le temps de mettre de l'ordre dans ses idées. Stan a finalement pris la difficile décision de tourner la page. S'en est suivie l'annonce au sponsor, étape délicate, surtout quand on s'entend bien avec lui mais qu'on ne partage plus la même vision. A l'heure où nous écrivons ces lignes, Everial vient de choisir son nouveau skipper qui entrera dans la danse lors du voyage retour. Quant à Stan, il projette de monter, avec sa compagne Marie-Kell (violoniste, biologiste marine et navigatrice), une expédition à la voile artistique et engagée. Le sport, le jeu et le rêve y auront leur place mais différemment, dans un espace où le futur ne serait pas le grand perdant. ■



Les bateaux de travail, les autres concurrents et la proximité des côtes sont autant de dangers à surveiller la nuit. ►