



Le Matin Dimanche
1001 Lausanne
021/ 349 49 49
<https://www.lematin.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 75'867
Parution: hebdomadaire

Page: 28
Surface: 247'611 mm²

Ordre: 1092339
N° de thème: 999.029
Référence: 79978360
Coupure Page: 1/6



«Revenir sur la Coupe avec un projet ambitieux? Sait-on jamais!»

GRÉGOIRE SURDEZ

● En exclusivité pour «Le Matin Dimanche», Ernesto Bertarelli s'exprime pour la première fois sur la 36^e édition de la plus ancienne compétition sportive internationale de l'histoire. Fasciné par les bateaux volants de Luna Rossa et de Team New Zealand, le patron d'Alinghi n'exclut pas un retour dans le jeu. Interview. Double vainqueur de la Coupe de l'America, Ernesto Bertarelli s'exprime peu sur une

compétition qu'il a gravée dans le cœur malgré ses déboires de 2009. Sa parole est d'or sur le sujet et c'est dans les colonnes du «Matin Dimanche» qu'il s'exprime pour la première fois sur la 36^e édition qui a lieu à Auckland. Entre fascination pour les bateaux volants et possibilité d'un come-back dans la compétition, le patron d'Alinghi s'exprime toutes voiles dehors.

Ernesto Bertarelli, tout d'abord, on se doit de vous demander comment vous et vos proches allez en cette période si particulière de pandémie?

Comme tout le monde, nous avons dû nous adapter à un nouveau mode de vie, moins de rencontres en présentiel, respect des gestes barrières, plus d'heures passées en visioconférence plutôt que dans une salle de réunion. Cette pandé-



mie a un impact sur la façon de vivre de chacun et nous ne faisons pas exception à la règle. Ce n'est que si chaque individu consent aux efforts requis que nous pourrions en sortir.

En attendant de reprendre la compétition avec Alinghi, vous avez suivi d'un œil très attentif les régates de la Prada Cup et vous ne raterez pas grand-chose du match pour la 36^e Coupe de l'America de l'histoire. Quel regard portez-vous sur cette édition?

J'aurais vraiment aimé pouvoir assister aux régates sur place! La Nouvelle-Zélande, en réponse à la pandémie, a décidé de fermer ses frontières de manière très stricte depuis plusieurs mois. Beaucoup de fans, de sponsors et même certains membres des équipes en lice n'ont pu se rendre sur l'île. D'un autre côté, la compétition a pu avoir lieu jusqu'ici et n'a souffert que de faibles reports. Grâce aux retransmissions télé, nous avons assisté à quelques beaux matches durant la Prada Cup, dont un qui a vu neuf changements de leader en l'espace d'une course de vingt-cinq minutes opposant Luna Rossa aux Anglais d'Ineos. Ces derniers ont d'ailleurs fait monter le suspense en améliorant significativement leurs performances entre leur dernière place sur la Christmas Race courue juste avant Noël et les round-robins des Challenger Series qu'ils remportent.

Luna Rossa a ensuite fait un sans-faute?

Ils ont été étonnants, c'est vrai. En dominant les Américains en demi-finale, et en ne faisant qu'une bouchée des Anglais en finale de la Prada Cup. Les bookmakers ont dû avoir du mal à poser une cote! On réalise encore et toujours à quel point chaque minute de navigation permet aux équipes de progresser.

Et le terrain de jeu est fidèle à sa réputation?

Le plan d'eau de Hauraki tient toutes ses promesses et offre des condi-

tions variées aux concurrents. Ils doivent s'adapter en continu selon la zone de régate choisie par les organisateurs et avoir misé sur une configuration polyvalente pour foiler, décoller vite dans peu de vent, et garder le contrôle de leur bateau dans des airs plus soutenus. Les Américains en ont d'ailleurs fait les frais et offert des images spectaculaires lors de leur «envol fracassant».

La Coupe de l'America renoue avec certaines valeurs populaires que vous aviez développées à Valence en 2007. Il y a du monde pour voir les courses.

Je trouve superbe de voir autant de bateaux spectateurs former comme une tribune flottante autour du parcours. Et quand les courses sont proches du rivage, le public profite du spectacle depuis la berge. Je vois que la passion et l'engouement des Néo-Zélandais pour la voile sont intacts. C'est bien pour notre sport.

Finalement, le bémol, c'est le peu d'équipes engagées?

C'est vrai que c'est un peu dommage. Avec seulement trois Challengers sur cette édition - je rappelle qu'ils étaient onze en 2007 lors de la défense d'Alinghi à Valence -, le nombre de matches était faible lors des Challenger Series, et les éliminations rapides après trois années de travail intense pour les équipes.

Lors des séries de la Prada Cup, nous avons longuement discuté avec Pierre-Yves Jorand, entraîneur et directeur sportif du Team Alinghi. Il nous avait avoué avoir été bluffé par ces bateaux «Non seulement, ils sont bien plus stables que l'on aurait pu le croire, mais ils permettent de vrais duels de match race.» Vous partagez ce point de vue et cet enthousiasme?

Je rejoins l'analyse de Pierre-Yves. Nous avons été très favorablement surpris par cette évolution qui assied définitivement le foiling dans le monde de l'America's Cup. J'avais émis des réserves sur ce concept innovant, je n'étais d'ailleurs pas le seul à être sceptique! En 2019 Ben Ains-



lie, le barreur de l'équipe anglaise, confiait aux jeunes sportifs du Fond Ambition de la Société nautique de Genève qu'ils avaient besoin d'être remorqués par un bateau moteur pour décoller. Les premiers bateaux de toutes les équipes chaviraient régulièrement. Puis les ingénieurs ont affiné leurs calculs et les marins ont progressé dans le maniement de leur nouvel outil.

Et la courbe de progression a été fulgurante.

Aujourd'hui, ces AC75 sont des monocoques à foils qui traversent le parcours sans même que la coque ne touche l'eau du départ jusqu'à l'arrivée. Entre 7 et 20 nœuds de vent, les bateaux sont stables, les marins peaufinent les manœuvres et les tacticiens développent leur stratégie. Quand les airs sont un peu plus faibles ou que de fortes rafales tombent sur le plan d'eau, les écarts se creusent. Mais nous n'en sommes qu'au premier cycle de ces bateaux, c'est tout à fait normal.

Ces monocoques volants marquent-ils selon vous une évolution majeure de l'histoire du design nautique?

C'est clair que nous avons tous été bluffés par ces nouveaux monocoques volants. Pour moi, l'évolution majeure se situe dans l'intégration de développements techniques et technologiques poussés dans tous les systèmes embarqués. Je pense par exemple à la forme des coques pour rechercher l'effet de plaque, au dessin des cockpits pour favoriser l'aérodynamisme, au réglage des foils pour gérer l'équilibre du bateau et aller vite, au développement du concept de grand-voile à double peau qui permet l'effet d'une boîte à vitesses pour gérer la puissance. Le bateau peut ainsi décoller par petit temps, puis aller vite dans du vent, car à partir d'une certaine force de vent et une fois une certaine vitesse atteinte, on va chercher à limiter la traînée pour continuer d'accélérer, comme en Formule 1.

Avec ces AC75, la Coupe est-elle entrée

dans une nouvelle ère?

L'ensemble du monde du foiling a fait d'énormes progrès depuis les tout premiers bateaux volants. Cette évolution est constante depuis et n'est pas encore arrivée à son terme! Les moyens engagés par les équipes de Coupe sont tels que de nouveaux développements verront forcément le jour lors des prochains cycles. Il serait cependant souhaitable que le même type de bateaux soit utilisé pour plusieurs éditions de la compétition afin de limiter les coûts de développement des plateformes et de leurs composants, de permettre à plus d'équipes de rejoindre les teams déjà présents dans l'America's Cup, et de resserrer le jeu entre tous, pour le plus grand bonheur des spectateurs et des partenaires commerciaux.

Une fois en vol, on ne sait plus très bien si l'on voit des catamarans, des monocoques? Le côté visuel est assez bluffant, non?

En effet, il y a un côté fascinant de voir ces bateaux voler sur l'eau à plus de 50 nœuds, soit 100 km/h. À titre de comparaison, un 60 pieds à foils atteint 70 km/h, et en 2007, les bateaux de la 32^e America's Cup poussaient jusqu'à 26 km/h. Rappelons que ces AC75 n'utilisent que la seule force du vent en la mul-

tipliant et en ne prenant appui que sur deux petites surfaces, le foil sous le vent et celui du gouvernail. Il y a là des prouesses de calcul et d'ingénierie pour arriver à faire que toutes ces forces s'équilibrent et permettent au bateau de voler sur l'eau avec une telle stabilité. Quant au fait de savoir si ce sont des monocoques ou des multicoques, le débat me semble presque dépassé tellement la dimension du foil a pris le dessus.

On a l'impression de voir des avions qui rasant le plan d'eau...

Il est vrai que les similitudes avec l'aéronautique sont nombreuses. Tant sur le plan des forces avec les phases de décollage et d'amerrissage, la portance, la traînée, les profils, mais aussi dans la terminologie et le style de communication em-



ployé. Avec ces hautes vitesses et le bruit environnant, chaque mot à un moment précis revêt son importance. Mais au final, cela reste un bateau à voile car dès qu'il perd le point d'appui avec l'eau via l'extrémité de ses foils, le bateau se repose sur les flots.

Il y a un très fort parfum historique qui se dégage de cette finale entre Luna Rossa et Team New Zealand. C'est un remake de l'édition 2000, remportée 5-0 par les Kiwis. Cette affiche doit susciter votre curiosité et votre intérêt, non?

Bien entendu! Ce re-match promet d'être passionnant! J'avais eu la chance d'y être en 2000 et ce voyage avait clairement eu

un effet déclencheur sur mon envie de participer à la Coupe. Une sorte de point de départ de toute l'aventure Alinghi à ce niveau de compétition. Je suis curieux de voir ces deux bateaux bord à bord lors de la finale car cela n'a plus été le cas depuis la Christmas race en décembre dernier. Depuis, de nombreux développements ont été apportés des deux côtés. Il se murmure même que dans moins de dix nœuds de vent, les Italiens pourraient tenir la dragée haute aux Kiwis et leur audacieuse organisation d'équipage avec deux barreaux m'intéresse pour les phases de contact...

Deux décennies plus tard, peut-on imaginer qu'Alinghi refasse le coup de 2000 et se lance avec un projet aussi ambitieux que celui de la campagne de 2003?

Sait-on jamais?... Tout va dépendre de ce que le vainqueur de cette 36^e édition va prévoir pour la prochaine dans son rôle de Defender de la 37^e America's Cup. Parmi les points que nous souhaitons voir évoluer, il y a forcément les conditions équitables pour permettre à de nouvelles équipes de participer à la compétition et évidemment les mesures qui seront prises pour rendre cette participation plus abordable. L'America's Cup représente l'Everest de la voile et le Protocole qui en définit les règles en est en quelque sorte le bulletin météo... On ne

se lance pas dans une ascension de l'Everest si les prévisions sont mauvaises d'emblée.

On voit que ces deux équipes alignent beaucoup de marins «home made». Cela doit vous réjouir, vous qui aimez à souligner les résultats des régatiers et marins suisses sur divers supports ces dernières années?

Vingt et un ans après mon premier défi, nous avons en effet la chance de disposer d'une génération entière de marins de niveau international en Suisse. Certains ont parlé de la «génération Alinghi» et je crois que le terme est assez juste. À l'époque, quand des marins suisses se présentaient dans une compétition internationale, ils étaient un peu raillés. C'était une sorte de curiosité. Aujourd'hui ils sont craints et respectés. Depuis plusieurs années, on assiste à une dynamique de la voile en Suisse qui donne naissance à des projets variés et sérieux, que ce soit en course au large, en olympisme et sur le Léman autour de bouées. Cela suscite des vocations chez des plus jeunes, une transmission de la part des moins jeunes, la pompe à talents est lancée!

Pour cette finale, vers qui va pencher votre cœur? Et votre raison?

À ce jour, et depuis 1851, seuls quatre pays ont gagné l'America's Cup: les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Suisse... Ce serait bien que l'Italie rejoigne ce club très fermé et que la prochaine édition se déroule en Europe. Mais les Kiwis ont prouvé à de nombreuses reprises leur immense talent et leur ténacité.

Alors?

Que le meilleur gagne, sur l'eau, dès que les régates pourront avoir lieu!

Justement, en parlant de régates, l'histoire va aussi s'écrire sur le Léman ce printemps avec le lancement de la série des TF35. Parlez-nous de ces formidables oiseaux du lac.

Ce catamaran de 35 pieds avec des foils en forme de T, d'où son nom, a été conçu autour de plusieurs idées. Après seize saisons



en Décision 35, plusieurs armateurs passionnés ont souhaité évoluer vers un bateau à foils, tout en conservant l'esprit d'une classe de propriétaires barreaux. Grâce aux évolutions technologiques et au savoir-faire du bassin lémanique, un système de contrôle de vol assisté par ordinateur permet de rendre le foiling accessible. À la barre, ça va vite. Les sensations sont décapées et cela demande une concentration de chaque instant, j'adore.

Et tout le monde vole à armes égales si l'on peut dire...

L'aspect de la monotypie était fondamental. Nous avons tous le même bateau, aux marins ensuite de faire la différence sur l'eau!

Après une année sans compétition, vous devez avoir une faim de régates encore plus grande?

Nous venons de reprendre les entraînements sur le Léman, dans le respect des règles et recommandations des autorités sanitaires. La passion est intacte et les premiers bords tirés ces derniers jours m'ont donné l'envie de pouvoir régater à nouveau dès que le contexte sera favorable!

Selon vous, le niveau global sera-t-il plus élevé qu'en D35? Et à quel genre de concurrence vous attendez-vous?

Le niveau en D35 était déjà très élevé, surtout après seize saisons de régates. Nous avons eu jusqu'à douze équipes sur la même ligne de départ. Avec le TF35 chaque team va faire ses gammes sur la nouvelle plateforme et devra relever le défi technologique. Il faudra sans doute patienter quelque peu pour que tous les bateaux soient capables de gagner des courses. C'était le cas en D35 et cela rendait le jeu passionnant. Mais à voir le pedigree des marins recrutés pour faire naviguer ces foilers, je n'ai aucun doute sur l'évolution de la courbe de progression. Le plateau actuel est composé de sept équipes, cinq suisses et deux françaises. Espérons que la fin de saison programmée en Italie motive d'autres équipes à nous rejoindre!

Quelle ambition pour Alinghi?

La partie n'est pas gagnée d'avance pour nous. Mais nous mettrons tout en œuvre pour donner du fil à retordre à la concurrence sur l'eau.



«Vingt et un ans après mon premier défi, nous avons en effet la chance de disposer d'une génération entière de marins de niveau international en Suisse.»



«Il serait souhaitable que le même type de bateaux soit utilisé pour plusieurs éditions de la compétition afin de limiter les coûts de développement.»



Nicolas Righetti /Lund13



A Valence en 2007, Ernesto Bertarelli soulève la Coupe pour la 2^e fois. Cette édition restera dans l'histoire comme un sommet sportif. *Keystone*

Un duel très ouvert

À Auckland, il n'y a que le Covid-19 qui pourrait gâcher la fête. La Nouvelle-Zélande use de mesures strictes pour endiguer chaque soubresaut de vague virale. Le début de la finale de la 36^e Coupe de l'America a ainsi été reporté du 6 au 10 mars, car le niveau 3 d'alerte Covid avait été atteint. Vendredi, le gouvernement a annoncé que le niveau 2, qui autorise la tenue des courses sous certaines conditions, était de nouveau en vigueur. Emirates Team New Zealand mettra donc son titre en jeu face aux Italiens de Luna Rossa Prada Pirelli dès mercredi. À l'énoncé du pedigree des deux finalistes, on mesure tout l'enjeu à la fois sportif et financier de cette régates qui se disputera au meilleur des treize manches. Le duel s'annonce très ouvert. En Suisse, les régates (deux chaque jour) seront diffusées en direct sur MySport entre 4 et 6 heures.