

Route du rhum : Destination Guadeloupe contre vents et marées

ÉCRIT PAR LA RÉDACTION

7 novembre 2014

ALERTE ORANGE

Destination Guadeloupe contre vents et marées

*Les skippers le savaient,
les conditions météo clémentes qui ont permis de faire de Saint-Malo une fête à ciel ouvert n'allaient pas perdurer en mer. Mais ils étaient en core loin du compte.*

Cette 10ème édition de la Route du Rhum reste résolument celle de tous les superlatifs. Tant par l'ampleur des festivités que par les incidents de course. Jamais, les 48 premières heures de l'aventure n'ont fait tant de dégâts. Déjà 19 abandons pour 91 participants (à l'heure où nous bouclons ce numéro). Les avaries pleuvent et les skippers s'accrochent, comme ils peuvent. La raison de ces défections est double. D'abord, la traversée de la Manche requiert une attention de tous les instants puisque cette mer connaît un trafic maritime important. L'ex favori Thomas Coville sur Sodebo peut en témoigner puisque c'est un cargo " surgi " de nulle part qui a mis fin à ses espoirs de victoire. Ensuite, ils doivent affronter des conditions décrites comme " dantesques " par Loïk Peyron. Pourtant, les spécialistes de Météo-France, interrogés par nos confrères dans l'Hexagone sont formels. Il n'y a rien d'exceptionnel dans ces conditions conformes à cette saison qui voit remonter les vents froids, qui en passant s'occupent de creuser l'océan. Du coup, les bateaux se font broyer par la mer... ou par le ciel, comme ça a été le cas pour Pierre Antoine sur Olmix qui a été touché par la foudre. L'éclair passé par le mât s'est enfoncé dans la coque en bois à sa base, pour venir griller les circuits et y mettre le feu. En quelques minutes, le bateau pointait déjà du nez envahi par 50 centimètres d'eau. Lorsque ce ne sont pas les bateaux, ce sont les skippers qui, en tentant de les maintenir, se blessent gravement.

Trouver la meilleure route

Toute la flotte fait cap vers le Sud, où, après l'archipel des Canaries, devrait régner des conditions plus clémentes. Le but de la course est de rejoindre l'orthodromie (ndlr : le chemin le plus court) entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, sans tomber dans l'anticyclone des Açores – synonyme de pétrole et de galère – qui se trouve juste en dessous, presque en son milieu. En dehors de ce choix, reste celui des aventuriers. Cap vers le Nord. Surnommée " *la machine à laver* " par les skippers, la mer y est une véritable opposante et cela sans compter les vents portants. Si le bateau et le skipper la dépassent, la route vers la Guadeloupe leur est ouverte. Ce choix a été envisagé dans la nuit de lundi à mardi par le Guadeloupéen Rodolphe Sepho pour sortir du Sud qui regroupe toute la flotte et tenter sa chance. Toutefois, au vu des conditions, le skipper est revenu sur sa décision et maintient le cap. Loïk Peyron, sur Banque Populaire VII suivi des Ultimes a clairement choisi la route Sud pour contourner l'anticyclone et rattraper ensuite l'orthodromie. Arbitrages, dangers, météo, la Route du Rhum prouve à chaque édition comment un tracé qui peut paraître si banal, demeure la porte d'entrée vers une grande aventure.

ALMANACH

Les estimations d'arrivées par catégorie

Abonnés aux retournements de situation, les skippers de la Route du Rhum sont quelque peu imprévisibles. Mais voici une estimation de leurs dates d'arrivée en Guadeloupe par catégorie.

Du 8 au 11 novembre : place aux mastodontes !

Le premier à franchir la ligne d'arrivée fera sans nul doute partie de la classe Ultime (8 concurrents alignés au départ). Cette catégorie réunit les plus gros bateaux, type multicoque jusqu'à 40 mètres environ, capables d'une vitesse de croisière supérieure à 30 nœuds (ndlr : 55 km/h). Des géants des mers dont seuls les skippers d'exception parviennent à canaliser la puissance. Thomas Coville, le skipper de Sodebo Ultim', concourrait dans cette catégorie. Il s'est retiré de la compétition, lundi

3 novembre, après une collision avec un cargo. Il faisait partie des trois plus gros bateaux de la catégorie Ultime avec Yann Guichard (Spindrift2) et Loïck Perron (Banque populaire VII).

Du 14 au 16 novembre : deux catégories débarquent

Un peu moins impressionnante mais tout aussi redoutable, la classe Multi50 (11 bateaux alignés au départ) devrait arriver quelques jours après les Ultimes. Elle regroupe des multicoques de 15 mètres de long. Cette catégorie a subi de sérieuses avaries, lundi 3 novembre. Cinq bateaux ont été endommagés dont celui de Loïc Féquet (Maître Jacques). Les skippers de la catégorie Imoca (9 alignés au départ) sont pressentis pour franchir la ligne d'arrivée au même moment que les Multi50. Ils sont aux commandes de multicoques de 18 mètres. La catégorie est représentée par François Gabart (Macif), le plus jeune vainqueur du Vendée Globe.

Du 17 au 25 novembre : petits mais prometteurs

Dans une catégorie plus légère, les monocoques Class40 (43 bateaux au départ) embrassent la mer avec leurs 12 mètres de long. Une quarantaine de skippers de cette classe ont pris le départ de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe mais une grande partie d'entre eux ont été malmenés jusqu'ici. Nicolas Thomas, skipper guadeloupéen (Guadeloupe Grand large - 1 001 Piles batteries), s'inscrit dans cette catégorie. La classe Rhum (20 bateaux au départ), qui réunit les " petits " de la course, devrait franchir la ligne d'arrivée la même semaine que la Class40. Les prix seront décernés le 22 novembre mais les participants ont jusqu'au 7 décembre pour terminer la course sous les couleurs de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe. Passé cette date, la ligne sera fermée.

Infos pratiques : estimation des heures d'arrivée et suivi de la course sur le site www.routedurhum.com

PERFORMANCES

Claude Thellier : " La voile c'est loin d'être juste un skipper et un bateau "

La voile reste un sport mécanique qui obéit un peu aux mêmes règles que la Formule 1. Si évidemment, les sensations sont assurées, c'est un sérieux travail en amont qui permet d'éviter les avaries. Explication de Claude Thellier.

Claude Thellier : Un bateau mal préparé ne passera jamais l'Atlantique. Même avec le meilleur skipper. Quand on se décide à faire la Route du Rhum, il faut tout polariser sur la préparation en engageant la bonne équipe. Il faut donc avoir un bon technicien, un bon matériel, un bon architecte, et tout ça est directement lié aux financements. Un peu comme en Formule 1, il faut être soutenu par les bons sponsors. Après, il faut savoir qu'un bateau, c'est une coque, des quilles, et des gouvernails selon la catégorie. Le dessin que l'architecte fera de la coque impactera directement sur ses performances. Ensuite cet ensemble doit être fixé de manière à ce que le bateau passe les pépins qu'il peut être amené à endurer. Ce sont tous ces détails qu'il faut passer en revue. Prenons le cas du favori, Banque Populaire VII dont l'équipe est composée d'une dizaine de personnes. Elles savaient exactement ce qu'elles voulaient et sont venues voir l'architecte avec un programme. La voile, c'est un sport d'équipe, et pas simplement un skipper sur un bateau.

Le Courrier de Guadeloupe : Comment le skipper choisit-il sa route ? Quels arbitrages doit-il faire ?

C.T. : La route du skipper est directement liée aux performances du bateau. Plus précisément, à ce que l'on appelle la VMG ou la vitesse cible, qui est la vitesse maximum avec un angle du vent donné. Il y a des bateaux qui peuvent aller vite avec peu de vent, d'autres ont besoin de beaucoup de vent pour atteindre de belles vitesses. Une fois que l'on connaît ces polaires, on a un fichier météo qui donne une situation météorologique de l'endroit que l'on va traverser. En fait, il faut aller là où c'est le moins dangereux pour le bateau sans pour autant trop s'éloigner du cap, qui pour Pointe-à-Pitre, est le Sud-Ouest. C'est un savant dosage entre le temps et les capacités du bateau.

LCG : Quels sont les principaux pièges à éviter ?

C.T. : Le départ est crucial. Or, il se fait dans la Manche connu pour avoir un très gros trafic de bateaux. Cela demande beaucoup de vigilance. En

2010, une candidate, dans un moment d'inattention, avait percuté un bateau. Pour éviter ça les bateaux sont équipés d'un radar qui leur permet de savoir ce qu'il y a autour. Il y a aussi un instrument qui s'appelle l'AIS (système d'identification automatique) issu de l'aviation qui leur permet plus précisément de connaître quel type de bateaux environne le skipper, leurs trajectoires ainsi que leurs vitesses. À côté de cela, il y a le hasard. Parfois des cargos balancent des conteneurs en mer s'ils ont un risque de chavirer. Mais on ne sait pas où et ce n'est pas agréable de tomber dessus. De même que les baleines qui causent parfois aussi quelques dégâts.

SKIPPERS EN DANGER

Dans l'œil de Pen Duick

*La société organisatrice de la Route du Rhum -
Destination Guadeloupe surveille la position des bateaux,
de jour comme de nuit,
grâce à des moyens de géolocalisation de haute technologie.*

Une course en solitaire ? En pratique, oui. Mais en théorie, les skippers sont suivis de loin par tout un dispositif de surveillance. À commencer par Pen Duick, société organisatrice de la course, qui garde en éveil son pôle directionnel. Quatre professionnels de la géolocalisation en mer se relaient nuit et jour pour suivre l'ensemble de la flotte. Toutes les six minutes, des notifications apparaissent sur leurs écrans de contrôle pour signaler la position d'un skipper. Ils peuvent suivre en temps réel la direction et la vitesse de chaque embarcation. En cas de situation anormale comme la chute de vitesse, le système déclenche une alarme. " Si un navire rétrograde soudainement de 39 à 5 nœuds, on va chercher à savoir ce qui s'y passe ", explique Francis Le Golf, de la direction de la course à Pen Duick. Auquel cas, ils entrent en contact soit avec les services techniques du bateau, soit directement avec le skipper par téléphone satellite.

Assistance 24h/24

Si le skipper se révèle être en difficulté, l'alerte est transmise au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS) le

plus proche. C'est le CROSS qui va déployer le dispositif de sécurité et coordonner l'opération. Pen Duick n'intervient que pour préciser la position du bateau en difficulté et ainsi faciliter l'intervention des secours. " *Nous apportons un soutien et une expertise technique* ", précise Francis Le Golf. Le tout à un rythme très intense puisqu'en deux jours de courses, Pen Duick avait déjà enregistré plus de 30 signalements. De la petite avarie technique, type déchirure de voile, au retournement total du bateau... L'assistance aux skippers en danger est à l'écoute.

CA BALISE !

Pour une meilleure géolocalisation

Chaque navigateur de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe est équipé de balises "*Mar YI*" qui émettent des messages courts de position vers 66 satellites. Les informations sont relayées sur les écrans de contrôle de la direction de la course. Légères, étanches et antichocs, ces balises sont à la pointe de la technologie. Elles ont une autonomie de 110 jours et sont équipées d'un bouton d'urgence que les skippers pressent pour appeler à l'aide.

DISPOSITIFS DE SECOURS

Les vedettes prêtes à prendre le large

Le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer peut appeler à tout moment les forces de secours pour intervenir sur la Route du Rhum-Destination Guadeloupe.

En Guadeloupe, les sapeurs-pompiers peuvent être sollicités à tout moment par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS). Auquel cas, le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) déploie trois bateaux. L'un, d'une capacité de 14 places, permet d'intervenir au grand large et de porter assistance en pleine mer. Les deux autres sont des canots de sauvetages plus légers qui permettent une intervention rapide en zone côtière. Ils sont basés à Basse-

Terre et à Pointe-à-Pitre.

La société nationale de sauveteurs en mer (SNSM) de Guadeloupe est elle aussi mise à contribution. Elle dispose de trois vedettes réparties à Pointe-à-Pitre, Basse-Terre et aux Saintes. Une quinzaine d'hommes peuvent être mobilisés. Ils sont formés pour intervenir au grand large dans des conditions extrêmes. " *On est déjà sortie lors du passage d'un cyclone avec des creux de 6 mètres* ", témoigne Bernard Legal, patron de la vedette SNSM de Pointe-à-Pitre. Le CROSS peut également compter sur le soutien de la douane qui met à disposition une vedette de 20 mètres et une de 8 mètres en partance de Pointe-à-Pitre ainsi que sur l'unité littorale des affaires maritimes (ULAM) qui peut envoyer deux bateaux de secours. Sans oublier la brigade nautique de la gendarmerie prête à intervenir en zone côtière de Basse-Terre, Gourbeyre et Pointe-à-Pitre. Tous ces dispositifs de secours ne sont pas spécifiques à la Route du Rhum - Destination Guadeloupe. Ils interviennent tout au long de l'année. Mais avec autant de skippers à l'approche des côtes guadeloupéennes, les secouristes sont aux aguets.

VOIE AÉRIENNE

L'hélicoptère entre en action

Un hélicoptère peut être envoyé pour évacuer un skipper accidenté. Mais son champ d'intervention est limité à 150 miles de la côte, soit à environ 270 km. Au-delà, c'est un avion de type Falcon qui est missionné pour observer et rendre compte des difficultés rencontrées par le skipper.

VOILE 2.0

Un concentré de haute technologie

Les skippers les mieux dotés ont accès aux bateaux intégrant les dernières innovations marines. La plupart seront ensuite diffusées auprès du grand public.

Au-delà du défi sportif, la Route du Rhum - Destination Guadeloupe est aussi un concentré de haute technologie. Les concurrents les mieux dotés

voguent sur des bateaux intégrant les dernières innovations marines, d'où l'intérêt d'obtenir des sponsors généreux. Car qui dit embarcation de pointe, dit plus grande vitesse ! " *En premier lieu, les ingénieurs de bateaux de course travaillent sur la composition du navire, avec une obsession : le poids. Ils font la chasse aux moindres grammes superflus* ", explique Morgan Behrel, ingénieur et doctorant à l'ENSTA Bretagne. L'une de leurs meilleures alliées : la fibre de carbone, qui a permis un gain de vitesse de 20 à 50 % selon les voiliers. Mais le mélange doit être savant pour ne pas affaiblir la structure du bateau. Par exemple, Lalou Roucayrol, à la barre du catamaran d'Arkema, fait partie des favoris de la catégorie des multi 50. Le skipper a demandé à son sponsor de nouveaux matériaux, comme des plaques acryliques et des adhésifs structuraux, pour rendre son catamaran toujours plus léger. Mais il a chaviré au bout de quelques jours lors de la transat Jacques Vabre, ce qui a poussé son équipe à rallonger les safrans (ndlr : partie du gouvernail du navire, voir photo de Tanguy De Lamotte le 4 novembre sur Initiatives Cœur qui a réparé son safran abîmé et est reparti en course) pour la Route du Rhum - Destination Guadeloupe.

Le prix déterminant

Les voiles sont améliorées suivant le même ordre d'idée. Les performances d'une voile sont dues à la conception, à sa fabrication mais aussi aux caractéristiques des fibres employées. Les voiles grand public sont en majorité fabriquées en polyester, alors que les voiles constituées de carbone, de kevlar et de mylar sont utilisées pour les compétitions. Mais la frontière est poreuse : petit à petit, les voiles en kevlar commencent à apparaître pour la pratique de la voile loisir, tout comme les fibres de carbone l'ont été pour les coques. Pour ce genre de transfert, de la compétition vers le grand public, l'élément déterminant reste le prix. Les technologies, très chères lorsqu'elles sont développées pour la course, deviennent plus abordables ensuite. Les systèmes embarqués d'aide à la navigation, comme le pilotage automatique, suivent le même ordre d'idée. " Maintenant, ces systèmes informatiques, très complexes, intègrent le vent, la gîte du bateau, la vitesse, la météo afin de proposer l'itinéraire le plus adéquat ", précise Morgan Behrel. Ces logiciels de routage, comme Adrena, l'un des plus connus, d'abord développés pour la course au large

pour optimiser sa trajectoire et sa vitesse, ont ensuite été utilisés pour la pêche, puis en bout de chaîne pour la pratique loisir. La préoccupation est alors de pouvoir naviguer en toute sécurité sans grosses connaissances météorologiques. Et prendre autant de plaisir sur la mer que les plus grands skippers !

AMATEURS

Et pour la suite ?

Les foilers, ces bateaux qui volent au-dessus de l'eau plus qu'ils ne flottent, utilisés principalement pour les régates côtières, devraient dans les prochaines années contaminer aussi les courses au large comme la Route du Rhum. De leur côté, les amateurs pourront bientôt en profiter. Le Flying phantom, petit catamaran de sport, est maintenant produit en série pour un public d'initié. Pour pouvoir se rêver, le temps d'un week-end, skipper sur l'une des courses nautiques les plus réputées de la planète.

OHE DU BATEAU !

Les points stratégiques pour observer l'arrivée

Pour vivre au plus près l'arrivée de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe, la place de la Victoire à Pointe-à-Pitre est le lieu de rendez-vous. Mais d'autres points de vue sont susceptibles d'offrir un spectacle imprenable.

À l'arrivée, les voiliers de la Route du Rhum contourneront la Guadeloupe par le Nord. Ils longeront la côte Sous le Vent jusqu'à Basse-Terre pour s'introduire dans le canal des Saintes et remonter vers Pointe-à-Pitre où ils franchiront la ligne d'arrivée. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la pointe de la grande Vigie et Deshaies ne sont pas des emplacements idéaux pour observer l'arrivée. " Ils passeront trop loin de la côte pour pouvoir les apercevoir nettement ", assure Martial Barriel, professeur au centre de formation de navigation hauturière Grand large. Le plus

judicieux serait de se poster à Basse-Terre au moment où les voiliers empruntent le canal des Saintes. C'est à cet endroit que les skippers navigueront au plus près de la côte, en fonction des bords qu'ils auront à tirer. " *Les jumelles seront tout de même de rigueur* ", insiste Martial Barriel. La Pointe de la Verdure au Gosier et le bout de la marina à Bas-du-Fort sont également des endroits privilégiés pour voir les bateaux encore à flots. Autrement, il suffit de se précipiter sur la place de la Victoire à Pointe-à-Pitre... pour profiter du bain de foule.

LES ZONES INTERDITES A LA NAVIGATION

Au plus près des skippers... ou pas !

Lors des phases d'arrivées, les particuliers propriétaires d'un bateau seront sans doute tentés d'aller en mer pour accueillir les skippers. Force est de constater que la tâche ne sera pas aisée.

Prendre le large avec son propre bateau est le meilleur moyen pour avoir la sensation " *d'accueillir* " autrement les skippers de la Route du Rhum. Nombreux sont les particuliers à vouloir profiter de cette occasion. La préfecture a publié un arrêté qui délimite les zones interdites à la navigation. Il est par exemple interdit de s'approcher à moins de 150 mètres d'un concurrent en course ou de naviguer devant lui. Au large de Basse-Terre, une bouée sert de repère aux skippers. Les particuliers ne peuvent naviguer dans un rayon de 463 mètres autour de cette bouée. À Pointe-à-Pitre, le corridor de la ligne d'arrivée est inaccessible à tous les bateaux non concurrents ainsi que la zone de prise en charge des voiliers. La darse de Pointe-à-Pitre est interdite à la navigation pendant les phases d'arrivées. Quant aux véhicules nautiques à moteur ils ne peuvent tout simplement pas approcher Pointe-à-Pitre. La limite est dessinée par une ligne imaginaire reliant Goyave à Gosier. Pen Duick, la société organisatrice de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe, veillera au respect de la réglementation en mer. Elle a signé une convention avec le comité régional de pêche qui lui met à disposition 20 embarcations. Ils sillonneront toute la côte, de Bouillante à Pointe-à-Pitre, pour écarter les imprudents. Les bateaux de surveillance arboreront un pavillon jaune,

orange ou noir ; marqué du logo Pen Duick.

CRAQUEZ POUR LES SKIPPERS

Comment survivre à la Course du Rhum quand on n'aime pas la mer ?

Cette grande traversée transatlantique ne vous captive pas, c'est le moins que l'on puisse dire ?

Petit manuel pour aider les réfractaires à tenir le coup jusqu'à l'arrivée.

Il vous suffit de regarder un bateau tanguer à la marina pour avoir le mal de mer ? Les mots " *aventure* " et " *maritime* " ne vous évoquent pas grand-chose ? Pas de chance, les médias ne parlent que de la Route du Rhum et débordent de superlatifs dithyrambiques sur cette " *manifestation parmi les plus populaires* " – sauf auprès de vous bien sûr. Les " *portes de l'imaginaire marin* " vous restent obstinément fermées ? La " *formidable invitation à l'évasion et à l'émerveillement devant le rêve d'absolu de navigateurs solitaires* " (sic), leur " *face-à-face d'une rare intensité avec l'Océan* " (resic) vous laissent totalement indifférent(e), que faire ?

Essayez de trouver un biais pour entrer dans la course, selon vos centres d'intérêt : laissez-vous transporter par les extraordinaires inventions technologiques des constructeurs, passionnez-vous pour les performances des régionaux de l'épreuve, craquez pour les skippers, tous beaux à croire qu'ils sortent en bloc d'une agence de mannequins... Si vous êtes décidément allergique à tout ça, alors au contraire (ce qui vous fera au moins remarquer dans le consensus ambiant), ironisez sur le maladroit qui a trouvé le moyen de balancer son joujou contre un cargo, médisez sur ces bateaux surdimensionnés et hors de prix qui ne tiennent même pas la route dès qu'il y a un peu de gros temps, fredonnez méchamment une comptine " *Il était un petit navire, qui n'avait jamais navigué...* " Sinon, tournez résolument le dos à la mer, allez au ciné, au Gwadeloup festival, au musée du cacao... en solitaire, vu que les autres sont dans la course, eux.

VOIE D'EAU

Guadeloupéens et nautisme, une histoire compliquée...

L'archipel guadeloupéen, entouré de mer, a un secteur nautique peu développé. Des initiatives tentent d'enrayer le phénomène. Pas simple du tout.

La Guadeloupe et le nautisme, une histoire compliquée... En dépit du fait que l'archipel soit le point d'arrivée de la Route du Rhum, l'une des courses au large les plus réputées de la planète, le développement des sports de mer a longtemps laissé à désirer. Le conseil régional tente, depuis quelques années, de renverser la vapeur. Et profite de la médiatisation de la course de voile pour attirer l'attention sur ses initiatives. L'une d'elles, Guadeloupe Grand Large, a pris la forme d'un centre de formation aux métiers de la course au large. Elle est le fer de lance de la politique régionale de développement du nautisme en Guadeloupe, une sorte de vitrine qui a pour ambition de former l'élite des skippers locaux et donner ainsi le goût du nautisme aux Guadeloupéens.

" Être skipper de course n'est pas un vrai métier, il n'est pas reconnu administrativement, et surtout, très peu de navigateurs en vivent à plein temps " explique Martial Barriel, formateur à Guadeloupe Grand Large. La grande majorité des skippers ont un métier à côté de leur activité de coureur. C'est pourquoi l'école dispense aussi des formations diplômantes, comme celle de " Capitaine 200 ", qui permet d'assurer la fonction de patron à bord de navires de plaisance à voile afin d'assurer le transport de passagers ou la conduite pour le compte d'un tiers. Elle est obligatoire pour être skipper " de tourisme ".

2 000 licenciés

Mais si Guadeloupe Grand Large a vocation à former l'élite, le commun des mortels passe par des écoles de voile plus traditionnelles. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'on ne bouscule pas au portillon. La fédération guadeloupéenne de voile compte 2 000 licenciés. Plus que la moyenne des régions françaises, mais une goutte d'eau par rapport au potentiel. Économiquement, elle concerne une cinquantaine d'emplois directs, comme des techniciens ou des professeurs de voile. Et bien plus d'indirects avec les services liés au nautisme, le tourisme, l'achat et la location d'équipements, etc. Malgré le fait que les Guadeloupéens

s'approprient petit à petit l'événement de la Route du Rhum, Jérôme Chedeville, président de la ligue guadeloupéenne de voile ne s'attend pas à ce qu'ils se ruent dans les écoles de voile. " *Nous n'attendons aucune hausse d'inscription à cette occasion. Nous prévoyons plutôt un impact sur la durée, avec une augmentation de la sensibilité pour le nautisme* " affirme-t-il. Car le mouvement est en marche. Depuis quelques années, la fédération est régulièrement sollicitée par des municipalités qui souhaitent installer une base nautique sur leur territoire.

PUBLI-INFORMATION

GADELOUPE PORT CARAÏBES SOUHAITE LA BIENVENUE À LA ROUTE DU RHUM

Depuis 1978, date de sa première décision, le port de Guadeloupe accueille tous les quatre ans la Route du Rhum, événement international mythique s'il en est. Cette édition 2 014 avec un record absolu de participants promet d'être plus palpitante et plus grandiose que jamais. Mais le propre des grands événements que de vouloir toujours approcher de plus près l'excellence. Le port de Guadeloupe, désormais Guadeloupe Port Caraïbes est en fait symbiose avec cette philosophie du progrès et du perfectionnement. Son parcours témoigne de cette volonté de toujours répondre aux exigences de modernité et aux nouvelles réalités du transport maritime et du monde économique. Il a fallu d'abord répondre au défi de la conteneurisation. Le port s'est alors équipé en portiques pour répondre aux besoins modernes de la manutention. Entre-temps, Guadeloupe Port Caraïbes est devenu l'un des acteurs les plus importants de l'économie guadeloupéenne. 95 % d'affaires sont réinjectées dans l'économie et contribuent ainsi fortement à la création de richesses dans notre archipel. Aujourd'hui, pour répondre aux nouveaux défis du transport maritime nous abordons une nouvelle étape dans la modernisation de notre port. Nous nous devons non seulement de rester compétitifs mais surtout d'avancer sous peine de décliner. Guadeloupe Port Caraïbes doit s'adapter à la conjoncture économique en perpétuel mouvement. C'est la raison pour laquelle notre port a engagé un ambitieux projet de modernisations qui lui permettra d'accueillir les bateaux de

nouvelle génération d'un tonnage plus important, mais aussi de conserver et d'amplifier son activité de transbordement, synonyme de création de richesses. Tout comme les navigateurs de la Route du Rhum qui savent qu'ils naviguent vers la Guadeloupe. Guadeloupe Port Caraïbes s'est fixé un cap : celui du progrès et de la modernité. Car lorsqu'on ne sait pas vers quel port on navigue, aucun vent n'est bon. Je ne doute pas cependant que tous les navigateurs qui participent à cette grande compétition de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe arrivent à bon port, celui de Guadeloupe Port Caraïbes qui leur souhaite à tous et sincèrement la bienvenue.

LOISIR ET PLAISIR

Le nautisme, nouvelle révolution culturelle

Pour que la mer devienne source de loisir et de plaisir, il faudra un véritable retournement des esprits.

Ceux qui tentent de développer le nautisme en Guadeloupe partent de loin. Les obstacles sont multiples. Culturels, déjà, car la mer était interdite aux esclaves il y a encore moins de deux siècles, d'où ils ont d'ailleurs débarqués enchaînés. Et même depuis, la mer a longtemps été considérée comme nourricière, mais dangereuse, vu le nombre de noyés et de disparus.

Le deuxième obstacle est économique. La voile demande beaucoup de matériel et coûte assez cher avec un matériel qui vieillit vite sous climat tropical, et doit être remplacé ou réparé régulièrement. Enfin, c'est une activité gourmande en temps, difficilement praticable après, par exemple, une journée de travail. Et qui réclame un certain nombre de connaissances, ou du moins d'organisation, pour pouvoir naviguer en toute sécurité. Mais avec la voile traditionnelle et certaines compétitions comme le TGVT, les Guadeloupéens s'approprient le bateau et la mer à travers un vecteur culturel. L'archipel a tout à gagner à développer ses activités maritimes. Le tourisme nautique représente au passage un marché et une source de revenus additionnels pour un territoire où l'eau est omniprésente. C'est aussi un vecteur d'épanouissement personnel,

praticable par tous et à tous les âges, en solitaire ou en équipe, et qui permet de découvrir les richesses méconnues de l'environnement local.