

Voile. Affaire Gabart : le point de vue de l'architecte



Publié par **Philippe Eliès** le 30 mars 2022 à 07h00



Vincent Lauriot Prévost : « Plusieurs visites ont eu lieu pendant la construction du bateau, le jugeur est passé deux fois : les rapports sont vierges de toute réserve » (Photo Philippe Eliès)

Architecte du trimaran SVR - Lazartigue de François Gabart, actuellement en conflit avec la Classe Ultim sur un point de jauge, Vincent Lauriot Prévost est monté au créneau mardi. « Les plans étudiés par la World Sailing ne sont pas les bons », dit-il.

Dans un tweet, vous dites que « le schéma décrivant le trimaran SVR Lazartigue, transmis au World Sailing par la Classe Ultim, n'est pas un plan issu de VPLP et ne représente pas le trimaran tel que nous l'avons conçu »...

Les plans fournis ne viennent pas de chez nous, ce sont des plans annotés à la

discrétion de la Classe Ultim, notamment tout ce qui concerne les portes étanches, la circulation dans le bateau : tout ce qui est présenté comme cela n'est pas vrai.

VPLP YACHT DESIGN
@VPLPYachtDesign 

Le schéma décrivant le trimaran [@SVRLazartigue](#), transmis au [@worldsailing](#) par la [#classeUltim](#) n'est pas un plan issu de VPLP et ne représente pas le trimaran tel que nous l'avons conçu.
Les annotations qui y figurent sont subjectives et n'engagent que leur auteur.
[@routedurhum](#)

11:03 AM · 29 mars 2022 

 90  Répondre  Copier le lien

[Lire 9 réponses](#)

Donc, la World Sailing aurait jugé la conformité du bateau d'après de mauvais documents ?

Ce ne sont pas les bons plans du bateau. Les deux sorties du cockpit du trimaran se font par les bulles et ce n'est pas mentionné sur le plan envoyé à la World Sailing. Moi, je fournis les plans à MerConcept (NDLR : société de François Gabart) parce que c'est mon client mais je ne vais pas les fournir à quelqu'un d'autre. Les plans fournis par la Classe Ultim à World Sailing ne viennent pas de chez nous : ce sont des plans copiés. D'ailleurs, ce ne sont même pas des plans, ils ont juste fait un schéma.

Trois experts (1) ont certifié que le bateau était à la jauge : pourquoi un autre expert a-t-il été mandaté ?

Déjà, ces trois experts ont jugé sur des vrais plans, ils se sont déplacés sur le bateau, le représentant de la FFVoile et du conseil de surveillance de la Classe Ultime aussi. Il y a eu deux visites du jaugeur entre mai et juillet sur le chantier, il a fait des rapports et il n'a jamais remis en question la conception du bateau proprement dite alors qu'il aurait

très bien pu dire à ce moment-là qu'il y avait un problème. Les rapports sont vierges de toute réserve. Le conseil de surveillance de la Classe Ultim, où il y a un représentant de la FFVoile et un jugeur, a abondé dans le sens des trois experts. Quand j'entends dire que François Gabart a pris tout le monde de vitesse et par surprise, ce n'est pas vrai : son bateau était connu de tout le monde bien avant sa mise à l'eau. Quant à la World Sailing, ce ne sont pas des experts, c'est une instance qui fait les règles et ce n'est pas parce que tu fais les règles que tu peux interpréter les règles. Il ne faut pas tout confondre.

Au moment de dessiner le trimaran, avec François Gabart, vous êtes-vous dit qu'il pouvait y avoir un problème avec la jauge ?

Non, nous n'étions absolument pas dans cette logique-là. Notre logique était de faire un bateau avec ce qu'on pouvait faire de mieux en termes d'aérodynamique, en termes de sécurité. On sortait d'Hugo Boss (NDLR : Imoca d'Alex Thomson avec un cockpit entièrement fermé, bardé de caméras) et on s'est inspiré de ces réflexions-là. Hugo Boss n'a absolument pas été remis en question par aucun organisme ni français et étranger. L'Imoca et l'Ultim, c'est la même approche mais Corum et 11th Hour (NDLR : Imoca de Nicolas Troussel et Charlie Enright), c'est la même chose également.

Qu'est-ce qui cloche vraiment sur le trimaran SVR Lazartigue ?

Je ne sais pas ce qui cloche, il faut leur demander ce qui ne leur plaît pas... Si je suis la Classe Ultim, qui a des règles et des statuts et qui fonctionne en disant que lorsqu'il y a une interprétation, on fait venir des experts qui rendent un verdict et qu'au final, le conseil de surveillance nommé par la Classe Ultim statue sur le bien-fondé de telle ou telle option, ça me suffit pour dire qu'aujourd'hui, on est droit dans nos bottes.

Que pensez-vous de cette situation ?

Je suis complètement navré de cette situation, cela va à l'encontre de toutes les valeurs que doivent porter la voile et la course au large. Quand on reproche au bateau de Gabart d'être trop rapide et qu'on fait des réflexions sur ce thème, je ne comprends pas. En Martinique, à l'arrivée de la Transat Jacques Vabre, le duo Gabart-Laperche n'est arrivé que 2e à plus de 10 heures du premier et jamais plus de 2 heures avant le 3e, le tout sur un parcours de plus de 7 000 milles. Pourquoi, tout d'un coup, faut-il évoquer le fait que le bateau a des performances qui vont déstabiliser la classe, je ne comprends pas... Malheureusement, cela a pris un tour juridique en mélangeant la sécurité et la

performance.

« En mélangeant la sécurité et la performance », c'est-à-dire ?

En termes de sécurité, je suis tout à fait droit dans mes bottes pour dire qu'on est bien en sécurité dans le trimaran de François Gabart. En multicoque, quand le bateau se retourne, la vulnérabilité du skipper est très forte et le risque de tomber à l'eau est loin d'être négligeable, même avec les bateaux qui existent aujourd'hui. Lors de la dernière Route du Rhum, Armel Le Cléac'h a failli avoir du mal à rejoindre sa coque centrale après le chavirage, il était dans l'eau. Sur l'Ultim de François Gabart, tu es comme dans une voiture de course des 24 Heures du Mans, tu es protégé, il ne peut rien t'arriver d'autre que de te faire des bosses.

Sur les derniers Imoca et Ultim, on protège de plus en plus les marins mais cela se fait au détriment de la visibilité...

Cet aspect de la sécurité est quand même assez spécial : on fait des courses en solitaire où les marins se retrouvent à l'extérieur à peine 10 % du temps. Et là, on est en train de nous dire que lorsque François Gabart ne sera pas assis sur son siège, il ne verra rien mais vous en connaissez beaucoup des marins, en Imoca ou en Ultim, qui sont derrière la bulle et regardent par le hublot en permanence ?

(1) Bernard Nivelt, Philippe Pallu de la Barrière et Luc Gellusseau.

Soutenez une rédaction professionnelle au service de la Bretagne et des Bretons : abonnez-vous à partir de 1 € par mois.

[Je m'abonne](#)