

PIÈGE EN HAUTE MER



Le 8 février 2010, Alinghi et BMW-Oracle ont disputé la 33e édition de la mythique America's Cup. Derrière ces monstres des mers, deux hommes d'affaires se sont livrés une guerre sans merci pendant deux ans. Une enquête d'OCEAN71 Magazine dans les coulisses de cette compétition complexe et passionnante à terre comme en mer.

Dossier publié le
3 février 2010

Dossier dirigé par
Julien Pfyffer

Avec la participation de
Philippe Henry (Photos)
Lorraine Laviale

Chapitre 1 : Espionnage en Suisse

Depuis deux jours, Jean-Antoine Bonnaveau trépigne. Son appareil photo autour du coup, un télémètre et un GPS dans ses poches, le Français d'une cinquantaine d'années a les yeux rivés sur deux énormes tentes blanches situées au cœur de Villeneuve, une petite ville suisse au bord du Lac Léman. La mission de Bonnaveau est simple, quoique inhabituelle pour cet ingénieur, spécialiste des voiles : obtenir coûte que coûte les dimensions et les secrets de fabrication d'un voilier hors-norme, développé dans le plus grand secret par l'équipe Alinghi du milliardaire suisse Ernesto Bertarelli pour la 33e America's Cup.

Comme il s'en doutait, le site est très protégé. Dissimulé dans les vignes qui surplombent la ville, il prend des clichés au téléobjectif. Puis il se promène autour du site, son GPS à la main pour déduire la taille de cette machine de guerre par rapport aux dimensions des tentes. Au bout de trois jours de surveillance, il visite un appartement tout proche qu'il pourrait louer pour établir son futur nid d'aigle. Le terrain balisé, l'ingénieur repart.



Ce qu'il ne sait pas, c'est qu'il a été repéré par un caméraman de l'équipe suisse qui a filmé son visage et ses plaques d'immatriculation. Un avis de recherche est alors lancé contre lui par Interpol... La police française finit par le retrouver à Nîmes, où l'infortuné espion passe aux aveux. Bonnaveau fait parti depuis fin 2007 de l'équipe technique de BMW-Oracle, appartenant au milliardaire américain Larry Ellison. L'ennemi juré du Suisse Ernesto Bertarelli.

###

Chapitre 2 - Deux destins, un seul rêve

Pendant des années, ils ne se sont connus que par exploits financiers réciproques, dans les journaux. Mais c'est à peu près

tout. Né en août 1944 dans le Bronx à New York, Larry Ellison a toutes les qualités –et les défauts- de l’homme qui est parti de rien. Malgré une enfance compliquée, entre parents adoptifs et échecs scolaires, il perce, à à peine 30 ans en mettant au point l’une des premières bases de données informatisée qu’il appelle « Oracle ». C’est un succès. Les sociétés s’arrachent son outil. L’ascension est fulgurante. L’homme devient riche. Comme Bill Gates (Microsoft), Ted Turner (CNN) ou Steve Jobs (Apple), Ellison est un modèle de réussite à l’américaine. Mais l’argent lui brûle les doigts. L’entrepreneur, devenu multi-milliardaire dans les années 90, se tourne alors vers la mer, un élément qui le fascine. Les courses au large plus particulièrement. Avec ses affaires, être le premier est devenu une drogue.

En 1995, il se fait construire *Sayonara*, un voilier de régates de 24 mètres avec lequel le businessman devenu marin gagnera presque tout. Il frôlera même la mort durant la Sydney-Hobart de décembre 1998. Une tempête d’une force incroyable coulera quatre voiliers et six marins périront noyés... Une course apocalyptique qu’il gagne les larmes aux yeux. Ellison se sent alors capable de tout affronter. Même l’America’s Cup.



De l’autre côté de l’Atlantique, en Italie puis en Suisse, Ernesto Bertarelli, plus jeune de vingt ans, a connu une enfance dorée comparée à celle d’Ellison. Sa famille est à la tête de Serono, une des plus grandes compagnies pharmaceutiques italiennes depuis 1903. Tout est facile pour la jeune tête blonde qui passe son enfance sur les rives du Lac Léman, entre écoles privées et passion pour la voile qu’il se découvre très tôt. De Suisse, il part faire ses études aux Etats-Unis et découvre à Harvard les clés de la finance moderne. En 1996, il reprend la société familiale qu’il décide de faire évoluer, de simples traitements contre l’infertilité en société de biotechnologie hyper-pointue. Le chiffre d’affaire quadruple en dix ans. Tout semble réussir au Suisse qui rentre rapidement dans

les 50 plus grandes fortunes mondiales. Pourquoi dès lors ne pas mêler réussite et plaisir ? L'America's Cup devient une évidence.

###

Chapitre 3 - Deux squalos dans un seul aquarium

Les deux hommes se rencontrent pour la première fois à Auckland en 2003. L'America's Cup est l'occasion pour les milliardaires du monde entier de s'affronter sur l'eau sur des bateaux très en avance sur leur temps. Les deux squalos que sont Ellison et Bertarelli se retrouvent finalement dans le même aquarium : la finale de la Louis Vuitton's Cup. Contre toute attente, ce n'est pas l'Américain qui franchit le premier la ligne d'arrivée, mais le Suisse. Pire encore, dans la foulée il écrase les Néo-Zélandais, détenteurs de la grande Coupe depuis 2000.

L'aiguillière d'argent rentre en Europe pour la première fois depuis sa naissance il y a 150 ans ! Un scandale d'autant plus important que l'équipe Alinghi n'est suisse que sur le papier. Pour arriver à ses fins, Bertarelli a rassemblé une dreamteam de marins. Vingt nationalités sont représentées. A leur tête, un traître, que le milliardaire suisse a réussi à débaucher peu de temps avant cette 31e édition aux Néo-Zélandais. Russell Coutts est leur meilleur barreur. Une légende vivante de l'America's Cup. Et pourtant, moyennant un pont d'or, il a rejoint l'ambitieux Suisse. Malgré les menaces de mort que reçoit l'équipe tout au long de cette 31e édition, Bertarelli s'empare du Graal. La pilule est très difficile à avaler pour les Néo-Zélandais, mais surtout pour Larry Ellison, qui voit la Coupe lui échapper une première fois. La guerre est déclarée, d'autant que ses moyens son quasi illimités pour la gagner.



Ernesto Bertarelli flotte lui sur un nuage. Comme il l'a fait avec l'entreprise familiale, le jeune vainqueur veut changer, moderniser,

rendre l'événement captivant. Il rend accessible au grand public ce que les Yachtmen ont maintenu très exclusif pendant plus de 100 ans. Il s'agit d'un sport de gentlemen milliardaires. Le grand public ne peut pas comprendre ses finesses... Qu'importe, Bertarelli tient les rennes de la 32e édition.

Tant qu'il sera vainqueur, le Deed of Gift, document fondateur de l'America's Cup, l'autorise à modifier les modalités de chaque édition. Au lieu de quelques mois, l'événement va s'étaler sur trois ans. Géographiquement, la Suisse n'ayant aucun accès à la mer, Bertarelli fait voyager la compétition dans toute l'Europe, de France en Sicile, et de Suède en Espagne. En plus des duels traditionnels, des manches avec tous les concurrents sont initiées. L'événement devient spectaculaire. Mais le Suisse révolutionnaire prend directement ou indirectement toutes les décisions. « C'est comme si le vainqueur de la Champion's League choisissait lui-même le terrain, les arbitres, les caméramen et tous les organisateurs ! » s'exclame Bruno Troublé, ancien président de la Louis Vuitton's Cup.



La marque de luxe française claque d'ailleurs la porte de l'événement en juillet 2007. En juillet 2004 déjà, l'un des premiers contestataires est Russell Coutts, qui est renvoyé de l'équipe suisse. Mais Bertarelli sait que s'il veut conserver le trophée, il ne peut se permettre de voir ce génie de la tactique se retrouver aux mains de ses adversaires. D'une modification en urgence dans le règlement, il interdit la participation de Coutts à la 32e édition.

###

Chapitre 4 - Le piège est tendu

Mais ce qu'Ernesto Bertarelli avait anticipé en 2003 finira par arriver en juin 2007, à Valence en Espagne. A quelques jours de la deuxième victoire des Suisses, Larry Ellison, dont l'équipe BMW-Oracle n'a pas passé les quarts de finale, est déjà en train de mettre en place son plan pour détrôner le roi d'Helvétie.

Le milliardaire américain récupère d'abord Russell Coutts et le place à la tête de son équipe BMW-Oracle. Selon une rumeur confirmée anonymement par plusieurs spécialistes de l'America's Cup, Ellison aurait promis au génial Néo-zélandais une prime faramineuse de cinquante-cinq millions de dollars en cas de victoire américaine. Pour cela, un projet de bateau gigantesque est très tôt mis à l'étude dans le plus grand secret en Californie. Ellison sait que Bertarelli dans son empressement de tout changer va commettre un faux pas que lui, le « self-made man », ne ratera pas. Le piège est tendu. Il n'y a plus qu'à attendre.

Désireux de moderniser encore plus l'édition suivante, le milliardaire suisse et les Espagnols montent de toutes pièces un yachtclub espagnol fantôme pour rédiger le futur règlement. Bien évidemment en faveur de Bertarelli et de son équipe... « A partir de là, la plupart des propriétaires d'équipes se sont mis à hurler, raconte Michel Odara, ancien dirigeant d'ACM Management, l'entité créée



par les Suisses pour gérer l'événement. Mais c'est la tradition de l'America's Cup. Il faut la gagner pour avoir son mot à dire. » Sans le savoir, le piège se referme sur Ernesto Bertarelli.

« Ellison avait repéré la faille juridique du yachtclub fantôme, ajoute Odara. Il n'a pas hésité une seconde, il s'y est engouffré. » L'Américain traîne alors Bertarelli devant la Cour Suprême de New York, arbitre historique de l'America's Cup, et gagne en novembre 2007. « Ellison a l'air de défendre la veuve et l'opprimé – sous entendu les autres équipes-, mais c'est un énorme hold up crapuleux ! s'exclame Xavier de Lesquin, le directeur général de l'équipe China Team en 2007. Paradoxalement, grâce au procès, la 33e America's Cup devient extrêmement simple : deux concurrents, trois manches, le premier qui en gagne deux remporte la Coupe. Vous imaginez, c'est fantastique et scandaleux ! »

###

Chapitre 5 - L'arme secrète des Américains

Ellison met en échec Bertarelli. Galvanisé par sa victoire devant les tribunaux, l'Américain annonce dans la foulée son arme redoutable pour le duel, développée en secret depuis plusieurs mois près de Seattle : un trimaran aux dimensions exceptionnelles. Le géant de carbone noir mesure 27 mètres de long, 27 mètres de large pour un mât de 55 mètres de haut. Il s'agit ni plus ni moins des plus grandes dimensions autorisées par le Deed of Gift de 1852. Le voilier hors-norme pèse à peine six tonnes (contre les 25 tonnes des monocoques traditionnels...) !

Bluffé, Bertarelli ne s'avoue pas vaincu. A New York, ses avocats attaquent bec et ongle chaque argument des Américains qui souhaitent que le duel se déroule rapidement. Officiellement, pour revenir à une compétition normale avec les autres équipes. Officieusement, selon plusieurs spécialistes de l'America's Cup, pour coincer l'équipe suisse qui n'est pas encore prête à se défendre. Du moins, c'est ce que tout le monde croit.



Les ingénieurs suisses ne partent pas d'une feuille blanche. Depuis de nombreuses années, l'équipe de Bertarelli pratique des courses acharnées sur le Lac Léman à bord de petits multicoques extrêmement rapides qu'ils connaissent bien. En un temps record, Bertarelli réussit à faire construire à Villeneuve un catamaran aux dimensions toutes aussi folles que le trimaran des Américains. L'engin est mis à l'eau sur le Lac Léman début août 2009.

Pour l'occasion, Bertarelli veut marquer le coup et montrer à Ellison de quoi il est capable. Au lendemain de la fête nationale suisse, il organise un transport spectaculaire en hélicoptère de son géant de carbone au-dessus des Alpes pour rejoindre Gênes. La ville méditerranéenne n'est qu'une étape. Le bateau repart quelques semaines plus tard en mer à bord d'un cargo vers Ras El-Khaimah

aux Emirats Arabes Unis. Il s'agit du lieu proposé par l'équipe suisse pour accueillir ce duel inédit.

En réalité, le choix est stratégique. Un brise légère souffle régulièrement sur le golfe persique, favorisant le catamaran suisse, plus léger d'environ une tonne. Cette fois, c'est Bertarelli qui commet une erreur de jugement. Ellison n'entend pas se laisser téléguidé de la sorte. Ce duel est le sien. Il le sera jusqu'au bout.



En bon stratège, il patiente quatre mois sans rien dire et attaque le choix des Emirats devant la Cour Suprême, qui lui donne à nouveau raison pour des raisons officiellement politiques (une joueuse de tennis israélienne s'est vue refusée son visa pour l'open de Dubaï en février dernier). Coup dur pour les Suisses qui étaient sûrs que Ras El-Khaimah ne pouvait pas être rejeté. « Nous avons posé la question plusieurs fois à nos avocats, raconte anonymement un membre de l'équipe suisse à Ras El-Khaimah. Il ne devait y avoir aucun problème... » Et pourtant.

Bertarelli est d'autant plus en porte-à-faux qu'il s'était déjà beaucoup impliqué avec les autorités de Ras El-Khaimah. En échange de l'America's Cup, qui aurait fourni une publicité mondiale au petit Emirat, il orchestre des travaux titanesques coûtant près de 150 millions de dollars en trois mois pour que le lieu soit prêt pour accueillir BMW-Oracle, ainsi que le public. Avec la décision du tribunal en décembre dernier, Bertarelli est coincé. Dans la partie d'échec grandeur nature qui se joue entre Ellison et lui, le Sheikh de Ras El-Khaimah est une pièce qui vient d'être sacrifiée.

###

Chapitre 6 - Les experts sont les « Crazy Frenchies »

Les Emirats Arabes Unis ayant été écartés par la Cour Suprême de New York, il faut dès lors trouver un autre lieu que les Américains

ne puissent contester. L'Australie ? Pourquoi pas. Les conditions météorologiques en février sont bonnes, mais il n'y a aucune infrastructure... En quatre mois, ce serait de la folie.

Finalement, la Cour Suprême de New York met fin à la querelle entre les deux milliardaires qui s'éternise. Ce sera Valence en Espagne en février 2010. Depuis juillet 2007, rien ou presque n'a bougé. Les infrastructures sont adaptées pour ce type de voiliers hors-norme. Et les deux équipes y ont déjà navigué. Seul problème, les vents hivernaux de Méditerranée risquent, sinon de casser, au moins de bien malmenier ces engins ultra-légers qui peuvent aller deux à trois fois plus vite que le vent lorsque qu'ils sortent de l'eau.

Des merveilles de technologie qui auraient coûté à chacun des deux adversaires près de 150 millions de dollars pour développer et construire les bateaux, ainsi que recruter les meilleurs des meilleurs dans le domaine : les skippers français. Lors d'entraînements sur des trimarans à Lorient, Frank Cammas a servi de consultant pour BMW-Oracle jusqu'à ce qu'il se lance dans le trophée Jules Vernes.

Loïck Peyron et Frank Proffit ont eux rejoint Alain Gauthier chez Alinghi en 2009. Et les « Crazy Frenchy », comme les surnomment les Anglo-Saxons, découvrent des voiliers qu'ils n'avaient imaginés que dans leurs rêves. «C'est incroyable le niveau de précision que l'on peut atteindre, explique Loïck Peyron à Ras El-Khaimah en novembre dernier. Avec dix fois plus de capteurs qu'en Formule 1, les ordinateurs nous disent presque exactement jusqu'où l'on peut pousser le bateau. Avec nos budgets français, l'analyse de nos trimarans se faisait à taton.»

A Ras El-Khaimah, un autre projet impensable il y a quelques mois fait son chemin. Très sérieusement. En cas de troisième victoire suisse, Bertarelli verrait bien la Coupe se dérouler à l'avenir sur des multi-coques ! « Effectivement, je crois qu'il y a un avenir dans l'America's Cup pour ces engins, ajoute Loïck Peyron. Contrairement aux monocoques, ces multicoques qui semblent si



révolutionnaires aujourd'hui, seraient dépassés dans deux ans. Pas plus. »

Initiée par le trimaran géant des Américains, qui devaient construire ce qu'il y avait de plus rapide, l'America's Cup est en train de prendre une tournure que Larry Ellison n'avait sans doute pas imaginée en voulant déstabiliser Bertarelli. Pour l'instant, les Américains se font les défenseurs des monocoques et des traditions de la grande Coupe en annonçant un retour à la normale si ils remportent le trophée mythique. Mais rien n'est moins sûr. Qu'ira imaginer Ellison pour conserver le trophée ? Un autre piège ?

###

