

L'aventure des Décision 35 célèbre ses dix ans

PAR SERGE GUERTCHAKOFF Le célèbre tacticien Christian Wahl vient d'annoncer l'arrivée de Mobimo comme sponsor-titre pour son multicoque SUI 9. De quoi lui permettre d'être serein jusqu'en 2016. Enquête sur les coûts de cette passion.



Multicoque SUI9 / Bol d'Or Mirabeau 2013

VOILE Christian Wahl, CEO des entreprises bj-office.ch et bj-coffee.ch, mais surtout six fois vainqueur du Bol d'Or ou encore double champion du monde en 5.5 M JI, vient d'annoncer la signature d'un partenariat avec Mobimo. Ce géant de l'immobilier en Suisse devient le sponsor-titre du Team SUI 9 pour les années 2014, 2015 et 2016. Le multicoque se nommera dès janvier prochain Mobimo. En échange de quoi, ce groupe (qui a notamment acquis et développé le Flon à Lausanne) verse une somme qui devrait couvrir près de la moitié du budget des trois années à venir.

Le Genevois Christian Wahl mentionne un budget de près de 900 000 francs, soit environ 300 000 francs par année. D'après nos informations, la contribution du groupe Mobimo devrait s'élever à 150 000 francs par année. En attendant, la dixième édition du championnat dédié aux fameux multicoques Décision 35 (D35, pour une longueur de 35 pieds, soit 10,81 mètres) affiche complet. La Vulcain Trophy comporte huit régates, toujours très disputées, auxquelles participent l'ensemble des D35 construits à ce jour. Une exception cependant : le SUI 12 d'Artemis Racing, propriété du milliardaire suédois Torbjörn Törnqvist, CEO du trader pétrolier Gunvor, qui concentre ses efforts sur d'autres compétitions avec d'autres multicoques.

A l'inverse, le SUI 5, soit Tilt, en mains d'Alex Schneider, CEO de Lundin, mène en parallèle le D35 Vulcain Trophy et le 2013 Red Bull Youth America's Cup où des jeunes Suisses de 19 à 23 ans ont réussi à se qualifier sur un bateau de série AC45 pour représenter la Suisse et la Société Nautique de Genève. C'est d'ailleurs en vue de cet événement sportif majeur qu'Alex Schneider a racheté le D35 Foncia, rebaptisé Tilt, pour s'entraîner via un programme intensif sur le lac Léman.

Il a déniché en octobre dernier comme sponsor principal le cinq étoiles Jiva Hill Hotel, auxquels se sont joints TAG Heuer et Team Tilt. Derrière la réussite de ces jeunes, Alex Schneider contribue au succès futur de la Suisse aux Jeux Olympiques 2020. Relevons que Sébastien Schneider, son fils, a décroché la médaille de bronze cet été aux championnats du monde ISAF réservés aux moins de 19 ans.

Ventes en série

Avec son D35 Alinghi (SUI 1), Ernesto Bertarelli reste fidèle depuis le début de cette aventure à cette classe, tout comme le régisseur genevois Nicolas Grange (avec Okalys-Corum, SUI 2) et le banquier Guy de Picciotto (avec Zen Too, SUI 4). Ce sont les seuls D35, parmi les 8 exemplaires fabriqués en 2004, à ne pas avoir été revendus depuis lors.

Le régisseur lausannois Philippe Cardis a en effet cédé son SUI 3 à Eric Delaye, un Français discret qui détient le groupe Galien Macors Opodex actif dans la sous-traitance pharmaceutique. Ernesto Bertarelli avait cédé son deuxième D35, le SUI 6, au banquier Jean-François Demole, qui l'a vendu à Pierre-Yves Firmenich, avant d'être repris par Bertrand Demole et Guillaume Bureau.

Frédéric Amar s'est défait de ses deux D35 (le SUI 7 loué depuis trois ans à Realstone Sailing et racheté par Guy de Picciotto ; et le SUI 5 cédé voici quelques années à Foncia). Et enfin, le SUI 8 qui, à l'origine, appartenait à un groupe de médecins, lesquels l'ont revendu à Guy de Picciotto. En 2007, étaient livrés le SUI 9, qui reste détenu pour l'instant par Christian Michel et le SUI 10, en l'occurrence le LadyCat de Dona Bertarelli. Enfin, les deux derniers, les SUI 11 de Veltigroup (détenu par Marco Simeoni, entraîné dans cette aventure par Steve Ravussin) et SUI 12 acquis par le Suédois Torbjörn Törnqvist.

Un entretien coûteux

«Voici un an, il y avait quatre D35 sur le marché. Actuellement, aucun, ce qui contribue à relever le prix de revente», observe Nicolas Grange, qui préside l'Association des Multicoques de Compétition (AMC) regroupant les propriétaires des D35.

A l'achat, un D35 neuf revenait environ 600 000 francs (avec un jeu de voiles complet, valeur : 100 000 francs). A la revente, le prix varie entre 200 000 et 300 000 francs. «Ils ont moins perdu de valeur que les prototypes F40», relève-t-il. Lorsque l'aventure du D35 débute, il y avait une sorte de surenchère des coûts de développement technologique des multicoques sur le Léman. Ils étaient quatre à avoir des multicoques de 40 pieds : Nicolas Grange, Ernesto Bertarelli, Philippe Cardis (avec son trimaran Happycalopse qui remporte le Bol d'Or en 1999) et un groupe de médecins ayant racheté l'Ylliam qui a gagné le Bol d'Or en 1998 avec Pierre-Yves Firmenich.

« Nous pourrions développer une nouvelle classe, dix ans après le D35. La technologie permettrait de gagner 10% de vitesse (*au-lieu d'un maximum officiel de 30 nœuds, soit environ 50 km/h, à l'heure actuelle, ndlr*). Mais je sais que seule la moitié des équipages actuels serait partants. Je préfère que nous soyons douze à 25 nœuds que 6 à 29 nœuds. Et tant pis si nous sommes battus de temps en temps au Bol d'Or», confie Nicolas Grange.

Ce qui coûte cher, ce n'est pas tant l'achat d'un D35, mais son entretien. En règle générale, le propriétaire se contente de payer l'acquisition et les sponsors couvrent l'entretien. Et combien coûte ce dernier ? Tout dépend de la présence ou non de professionnels au sein de l'équipe.

En dessous de 200 000 francs, votre budget annuel ne vous permet pas de défrayer des pros. Les budgets des douze D35 varient entre 150 000 francs et 350 000 francs. Les Bertarelli ont recruté des professionnels à l'année, mais ce sont des exceptions. Généralement, les équipes comprennent une moitié de pros qui sont payés à la journée. Selon leur expérience, cela variera entre 200 et 500 euros. Euros, car sur une cinquantaine de personnes concernées (avec les préparateurs), l'immense majorité débarque par avion de France chaque week-end.

Les huit grands prix du Vulcain Trophy représentent 50 jours de travail. Mais du fait que le D35 a été testé, la casse est rarissime. Désormais, chaque bateau a son préparateur défrayé environ 35 000 francs, un métier qui n'existait pas voici dix ans. Auparavant, les détenteurs de F40 consacraient en moyenne trois heures à la préparation de leur voilier pour naviguer ensuite une heure. De quoi décourager les patrons actuels. Voilà sans doute une des raisons du succès de cette classe qui devrait perdurer encore au minimum trois ans, à en croire le président de l'AMC.