

# LES M2 ONT UN DÉFI: GRANDIR SANS VOLER

**VOILE** Comme leurs grands frères les D35, les catamarans M2, qui ont effectué leur dernière sortie de la saison samedi à Evian, ont atteint leur potentiel maximum.

**U**n constat, d'abord: les M2 ne pourront jamais être plus performants qu'aujourd'hui. «Ils sont hyperbien aboutis. On a poussé leur structure jusqu'au bout, et il n'y a pas de projet de développement», livre Cédric Roland-Gosselin, membre de l'équipe Degroof Petercam et directeur de la banque privée éponyme. «Les catamarans ont bien sûr bénéficié de plusieurs innovations ces dernières années, comme les dérives en carbone, mais on n'a pas d'évolutions pour le M2», reconnaît Yvan Ducrot, président de la série cadette des D35.

## «Le M2 reste l'arme de guerre»

Une question, ensuite: comment accroître, ou à tout le moins préserver, l'intérêt d'une catégorie de bateaux arrivée au terme de sa croissance technologique après dix ans d'innovations? «L'évolution, après le M2, c'est tout ce qui vole, renseigne Yvan Ducrot. Mais si c'est joli à San Francisco ou Riva,

dans des plans d'eau superventueux, ce ne serait pas très efficace sur le Léman, où les conditions sont très aléatoires. Par vent fai-

**« On a poussé la structure des M2 jusqu'au bout »**

Cédric Roland-Gosselin, membre de la formation Degroof Petercam et directeur de la banque privée Petercam

ble, le M2 reste l'arme de guerre. » «C'est un bateau monstrueusement performant, peu importe le temps qu'il fait», souligne Cédric Roland-Gosselin.

Autoriser les foils (appendices hydrodynamiques permettant aux bateaux de décoller au-dessus des flots) ne répondrait à aucune logique sportive, et n'offrirait pas davantage de visibilité aux M2. «Avoir des bateaux qui volent serait stratégiquement faux. Nous avons une classe avec beaucoup de

catamarans (ndlr: 16 M2 composent le classement final du Speed Tour), des budgets abordables (ndlr: une saison coûte en moyenne entre 50 000 et 60 000 fr.) et des équipes de la région qui attirent beaucoup de jeunes, liste M. Ducrot. Si nous changions d'orientation et décidions de faire voler les bateaux, nous devrions chercher des navigateurs professionnels. La classe M2 perdrait son art de vivre et sa manière d'être. » Parmi tous les engagés au championnat M2 cette saison, pas plus de cinq auraient les compétences nécessaires pour naviguer sur des bateaux volants. Or ils sont quatre par embarcation.

## Deux bateaux en Chine

Le défi, désormais, est de grandir sans voler. «C'est possible en ayant plus d'équipages», veut croire Yvan Ducrot, en quête perpétuelle de ces M2 qu'on ne construit plus. Il vient d'en repérer deux en Chine. Il lui faut maintenant convaincre les acheteurs de les céder. Ce n'est pas une mince affaire. On s'attache très vite à ce genre de bateaux.

● JULIEN CALOZ

julien.caloz@lematin.ch

## Vaucher et son équipe s'imposent

**SPEED TOUR 2016** Le championnat des catamarans M2 s'est achevé samedi au large d'Evian (Fr) avec la victoire au général de Michel Vaucher et son équipe de Swiss Medical Network, particulièrement réguliers cette saison (quatre victoires au total). Ils devancent TeamWork (Nils Palmieri) et Spam (Olivier Légeret) au classement final. Pas moins de seize équipes ont participé cette année au Speed Tour, une série de neuf rendez-vous organisés à la fois sur le lac de Neuchâtel (trois) et sur le lac Léman (six). Sept étapes ont été validées, deux n'ayant eu aucune manche disputée par manque de vent. Si quatre équipages ont intégré le championnat début 2016, il n'est pas dit que de nouveaux navigateurs ne viennent se mêler à la lutte pour le titre l'an prochain. «J'ai trois équipes en attente mais pas de bateaux à disposition», regrette Yvan Ducrot. ●

Le premier M2 est né en 2005. Depuis, la catégorie n'a cessé d'évoluer jusqu'à atteindre son plein potentiel.

