

Histoire des courses au large

Jérôme HEILIKMAN

Master II, Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques

La voile moderne a parfois un brin de nostalgie, comme en témoigne les rassemblements de voiliers anciens, le tout, à un moment où la recherche de la performance n'a jamais été aussi omniprésent. Mais comment réduire en quelques phrases les millions de milles parcourus autour du monde par les navigateurs durant ces deux derniers siècles ? En effet, l'histoire de la course au large, ou plus exactement des courses au large, s'est construite de filiations, mais aussi d'oublis, de régressions, d'inventions prématurées et de formidables élans.

Le monde de la compétition à la voile accueille deux grandes familles qu'il convient d'ores et déjà de délimiter. D'une part, les régates et les courses au long cours, joutes de bateaux rapides naviguant bord à bord, cherchant la moindre risée ou redoutant la plus petite saute de vent pour virer à la bouée avant le reste de la flottille et choisir la meilleure option pour le bord de large. L'erreur la plus infime se paie comptant. Des fêtes de patronage aux finales Olympiques, la victoire est toujours belle voire même parfois l'enjeu et l'honneur de toute une Nation.

D'autre part, on trouve les courses transocéaniques qui se disputent en solitaire ou en équipage. Le spectacle n'est alors visible qu'au départ, souvent grandiose, ou à l'arrivée, qui s'égrène au fil des jours. Certes la frustration peut être de mise mais la couverture médiatique donne en permanence la position des voiliers sur l'océan et a contribué à la multiplication de ces grandes courses passionnantes où le terrien s'aventure par procuration dans les cinquantièmes hurlants.

Seule cette seconde facette de la compétition intéressera cet exposé. Il s'agira dès lors de découvrir l'histoire des courses au large, l'histoire d'un sport de vitesse enivrant, parce que l'océan est un compagnon de jeu fantasque, tantôt partenaire, tantôt adversaire, insondable et imprévisible tel un théâtre mouvant d'exploits et de drames.

Depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, les coureurs des mers se sont lancés des défis insensés contre le temps et sur tous les océans. Les premiers records transocéaniques furent battus par les clippers du XIX^{ème} siècle. Puis le goût de l'aventure et du sport conduisirent quelques yachtmen fortunés sur les routes autrefois empruntées par les trois-mâts chargés de précieuses marchandises. Dès les années 1880, la traversée de l'Atlantique est devenue un enjeu prestigieux. Puis, en moins d'un demi-siècle, la course au large allait embrasser toutes les mers du monde et toutes les latitudes. Un terrain de jeu sans frontières sur lequel skippers

solitaires ou équipages, monocoques, catamarans ou trimarans les plus extrêmes, allaient bientôt se disputer victoires et places d'honneur à la minute près.

Ainsi, retracer l'épopée des navigateurs et s'intéresser aux grandes courses au large, aux plus connues d'entre elles, et tenter d'avoir un regard historique, du clipper du XIX^{ème} siècle aux Foil d'aujourd'hui amènent un certain nombre de questions :

Malgré la difficulté de dater avec précision les premières courses océaniques, il conviendra pourtant de comprendre quelles sont les origines de ces grandes courses, de cette quête absolue contre un adversaire invisible, des légendaires clippers aux multicoques les plus audacieux du XXI^{ème} siècle.

Par ailleurs, peut-on classer ces aventuriers des temps modernes comme de grands explorateurs maritimes partant à la découverte de nouveaux horizons ? Aujourd'hui, la course au large s'inscrit-elle dans la lignée des épopées maritimes des corsaires ?

Enfin, qui dirige, aujourd'hui, la « maison course au large » sur un plan international et quels sont les enjeux de demain, dans un milieu en quête d'innovation et de défis permanents ? En effet, si l'évolution du professionnalisme de la voile tend à réduire parfois les états d'âmes des aventuriers modernes, il reste, selon leur précurseur, que « la mer est faite pour naviguer¹ ».

De ce fait, pour appréhender au mieux l'art subtil qu'est la course océanique, il semble opportun de toujours lier son évolution à l'histoire économique et sociale de l'époque où elle s'inscrit, car, comme l'énonçait Eric Tabarly « la mer est le lieu propice au rapprochement des cultures² ».

Ainsi, bien que l'histoire ne retienne vraiment que ceux qui ont su retranscrire leurs navigations, nous relaterons les principales aventures en solitaire et en équipage, démontrant le sacrifice de ces pionniers qui ont su jeter leurs incertitudes pour concourir sur les océans du monde, faire naître des vocations dans leur sillage et permis l'évolution de la course au large. Symbole des hommes contre la nature, il conviendra dès lors de mettre le cap sur quelques courses océaniques qui ont donné une nouvelle figure du mythe marin avec des voiliers constamment innovants où les navigateurs trouvent dans ces expériences, le plaisir, le défi et l'aventure d'affronter et découvrir en équipage ou en solitaire ces vastes territoires les moins apprivoisés de la planète.

Le XIX^{ème} siècle à l'épreuve des premières courses transocéaniques

Si la compétition de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle est dominée par la découverte des principes donnant naissance à l'architecture navale où le dessin des voiliers devient une science à part entière, appuyée sur le calcul et les essais en bassin de carènes, cette période symbolise avant tout les grandes courses, les yacht-clubs, les petits monotypes et la poésie des grands espaces avec les premiers tours du monde.

En effet, un événement majeur se produit sur la côte Ouest et conditionne le développement de la navigation océanique et des premiers Clippers. En 1848, la Californie n'est pas encore officiellement américaine bien que sous la tutelle d'un gouvernement militaire américain. Pourtant, l'Histoire va précipiter sa destinée quand la découverte de l'or

¹ SLOCUM (J.), *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*, Chiron, 2000.

² TABARLY (E.), *Mémoires du large*, Editions de Fallois, 1997.

va déclencher la fameuse « ruée vers l'or » que les historiens nommeront le « plus grand mouvement de population depuis les croisades ».

Seul inconvénient, l'accès à la côte Ouest tant le territoire des Etats-Unis est immense. Dès lors, la mer semble la seule solution mais tenter ce voyage incroyable, passer le cap Horn, nécessite des voiliers marins et sur la côte Est, tout navire se rapprochant d'une telle exigence est réquisitionné.

Face à la pénurie, la construction navale se développe considérablement et pour dynamiser cette industrie, les armateurs se fixent un nouveau défi : la traversée doit être possible en moins de cent jours. Les enjeux économiques sont tels que tout est mis en œuvre pour l'atteindre. La construction est rationalisée avec la production en chaîne et de nouveaux principes de construction en composite sont imaginés, qui associent le métal pour sa rigidité et certains bois pour leur légèreté.

Par ailleurs, une première date symbolique des courses océaniques moderne est donnée en 1851 à l'occasion de la Grande Exposition de Londres organisée par le *Royal Yacht Squadron de Cowes*. Il ne s'agit plus seulement de course océanique, de régates mais bien de politique tant cette course ouverte aux yacht-clubs du monde entier, dite « la Coupe des Cent Guinées » témoigne de la volonté de l'Empire britannique de défier le reste du monde au sommet de son ère victorienne.

En réalité, seules deux Nations s'affrontent. Il convient, pour une Angleterre si culturellement maritime, d'enrayer la domination de la jeune démocratie américaine.

Or la Goélette *America*, propriété d'un syndicat d'armateurs américains, relève le défi et défait en un tour de l'île de Wight une flotte britannique réputée invincible. Cette victoire galvanise le yachting primitif français et donne une impulsion féconde au yachting britannique. En effet, ce succès est déjà celui des ingénieurs d'une industrie nationale et ouvre la voie sur l'étude des lois de la stabilité navale et des nouvelles carènes.

En remportant en 1851 cette victoire historique, la Goélette *America* donne naissance à l'une des plus passionnantes compétitions de voile de l'ère moderne à savoir *la Coupe de l'America*. Ce coup de maître marque ainsi la première date aux origines de la compétition de voile et de la course au large.

De plus, force est de constater, la pérennisation de quelques règles fondamentales qui émanent de cette première passe d'armes entre nations. Tout d'abord, la formule d'un voilier armé par un syndicat est toujours en cours aujourd'hui. D'autre part, un faisceau de règles qui sont désormais une permanente remise en jeu à l'occasion d'une compétition amicale entre Nations. Enfin, se préfigure le concept d'une innovation technologique facteur essentiel de la conquête maritime.

L'âge d'or du Yachting et des grandes épopées

Avec l'âge d'or du yachting, les quarante premières années du XX^{ème} siècle consacrent la création de voiliers d'importance mythologique dont les avancées technologiques, qui visent à rendre les voiliers plus compétitifs ouvrent la voie aux compétitions internationales.

Durant cette période, de simples aventuriers battent les océans et inventent une nouvelle forme d'aventure transocéanique. Ainsi, après Joshua SLOCUM qui accomplit de 1901 à 1903 un quasi tour du monde avec divers équipiers, puis l'américain Harry PIDGEON pour un exploit d'un tour du monde en solitaire de quatre ans, le traumatisme de la Première

Guerre Mondiale jette vers l'aventure des individus en quête de nouveaux défis. En ce sens, le français Alain GERBAULT réalise la première traversée en solitaire de l'Atlantique d'est en ouest puis accomplit un tour du monde.

Cet essor des grandes régates internationales permet entre autre à la plaisance de gagner des lettres de noblesse et laisse place à la grande aventure de la voile libre et indépendante.

Par ailleurs, au-delà de ce dynamisme, domine la question épineuse de donner des chances égales à des bateaux différents. En 1906, à l'occasion d'un congrès tenu à Londres, naît la Jauge Internationale fortement imposée par les Anglo-Saxons et les Scandinaves. Il s'agit d'une jauge interprétative dont les architectes doivent s'approcher au plus près et dont l'objectif est de favoriser les voiliers monotypes.

Ainsi, au sortir de la Grande guerre, le « yachting à voile » s'institutionnalise et, faute de financement, force est d'observer l'émergence de la monotypie plus économique. Or, si cette monotypie reste pour un temps l'apanage d'une compétition régionalisée où l'essentiel de l'activité demeure en eaux intérieures, dans les années 30, l'économie l'emporte sur l'esthétique et permet l'évolution de compétitions plus attrayantes et gagne de nouveaux adeptes.

En effet, l'expérimentation scientifique prend le pas sur l'intuition et la tradition des constructeurs. Naissent alors des voiliers d'expérience et de performance qui seront redécouverts que bien plus tard. En ce sens, en 1925, Manfred CURRY en publiant « l'aérodynamique de la voile et l'art de gagner les régates » bouleverse durablement le monde de la course. Ses principes appliqués à la stratégie de la course vont inspirer une architecture nouvelle dans une absolue liberté de règles à l'inverse de l'encadrement des jauges.

L'entre deux guerres est donc marqué par la course au gigantisme, une curieuse période de recherche et de création non concertées, et va devenir l'une des plus grandes épopées de la voile de compétition.

A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, l'architecture navale s'ouvre plus que jamais bénéficiant entre autre des acquis scientifiques et technologiques de la construction aéronautique. Les derniers défis d'avant guerre marquent le début de la conception scientifique des voiliers de compétition.

Les Trente Glorieuses : la métamorphose de la compétition océanique

La fin de la Seconde Guerre Mondiale donne le signal décisif vers un véritable affranchissement pour les navigateurs qui s'élancent à la découverte d'horizons nouveaux. Alors que *la Coupe de l'America* s'assoupit et que la domination des britanniques, dans les compétitions internationales, est déjà sur le déclin, de nouveaux voiliers, de performances de portée internationale, bouleversent la tradition de la voile sportive.

La société et les désirs d'évasion ont évolué. Quant à la technique, de nouveaux matériaux organisent une mutation sans précédent avec la construction de vraies séries sans qu'il soit nécessaire de faire appel à de véritables charpentiers de marine. Dès lors, avec l'apparition d'un matériel solide et durable tel que le contre-plaqué, la monotypie des coques n'est plus un vain mot.

Mais, si ce progrès technique profite avant tout à la voile de compétition loin des acquis des années 30, cette évolution spectaculaire ouvre également la voie à une ère nouvelle du

dériveur, et permet l'essor d'une plaisance de compétition, autrement dit d'un loisir sportif synonyme d'évasion.

En tout état de cause, la nouveauté de l'entreprise frappe les imaginations et signe les prémices d'un âge d'or des tours du monde et des aventures les plus audacieuses.

Entre 1960 et 1969 la France et la Grande Bretagne ont évolué de façon similaire. Leurs économies et leurs populations sont comparables et ces deux Nations se lancent toutes deux résolument dans la course océanique.

Tout d'abord, lors de la première OSTAR³ en 1960, le navigateur CHICHESTER marque la première course transatlantique en solitaire comme une date dans l'histoire de la course et en devient une figure emblématique, le premier « athlète maritime ». Avec cette première Transatlantique Anglaise, l'acte fondateur des courses modernes ouvre la voie aux compétitions contemporaines.

Puis l'évolution viendra de Dick CARTER qui en remportant le Fastnet, étape traditionnelle de l'*Admiral's Cup* dont l'objectif est de promouvoir la compétition internationale, se trouve hissé au rang des génies de l'architecture navale. En effet, son voilier mêle intuition et idées novatrices aux antipodes des voiliers existants.

Tandis qu'à l'aube des années 1960, les oracles de la course-croisière reviennent toujours de l'outre Atlantique, en jouant les trouble-fête dans les chasses gardées anglo-saxonnes, un jeune enseigne de vaisseau révèle la voile sportive aux Français qui se tournent dès lors vers la mer.

C'est ainsi qu'en 1964 s'opère un véritable tournant. Vainqueur de la seconde édition de la Transat Anglaise, Eric TABARLY, sacré héros populaire, participe au premier rang à l'engouement national pour la plaisance mais aussi, et surtout, figure emblématique, ses innovations et ses succès sont à l'origine d'une véritable école de course au large.

Dans le contexte économique des « Trente glorieuses », c'est dès lors l'expansion sans précédent de l'industrie nautique française, la recherche de technique et de stratégie dont les aboutissements se dessinent dans le trimaran *Pen Duick IV* et le monocoque *Pen Duick V*, voiliers pensés dans leurs moindres détails, remportant les courses qu'ils dominent sans rival.

Par ses victoires sans phrases et son charisme silencieux, Eric TABARLY fait non seulement découvrir la mer et le grand large à une France qui ne demande désormais qu'à se tourner vers le large, mais aussi, participe symboliquement, à une époque où l'on dénigre l'OTAN, à l'autonomie de la France par rapport aux Etats-Unis, vainqueur de ces derniers sur leur terrain de prédilection qu'est la mer.

Parallèlement, Francis CHICHESTER se lance comme nouveau défi, en 1966, un tour du monde en solitaire sur les traces des clippers. L'Angleterre est fascinée par ce héros national et populaire de la voile britannique anobli par la Reine Elisabeth II.

Enfin, troisième date marquante de ces Trente glorieuses, en 1968, le *Sunday Time* s'empare d'une nouvelle course en solitaire, sans escale et sans assistance dont le vainqueur devra boucler le tour du monde par les trois caps. La première édition de cette épopée se solde par deux suicides, cinq abandons et une désertion.

Le *Golden Globe* devient sans conteste, après la *Course de l'America* et l'*OSTAR*, le troisième acte fondateur des courses océaniques modernes. Il rassemble tous les éléments d'une dramaturgie moderne que sont l'aventure extrême, des gestes héroïques, la révélation de navigateurs intrépides et généreux le tout accompagné d'un réel suivi médiatique et d'une forte dotation.

³ OSTAR : Observer Single-Handed Transatlantic Race

Ainsi, animées par de fortes personnalités, ces dix années sont marquées par l'audace des navigateurs et la course au large devient plus que jamais un formidable laboratoire où les voiliers progressent, de coups d'éclats en coups de maître. Sur le devant de la scène, la France et l'Angleterre possèdent maintenant un héros maritime élevé au plus haut rang des hommes illustres.

Une vraie compétition s'engage alors dans le tout nouveau domaine des courses à la voile avec une appréhension de la chose maritime fort différente.

En effet, la Grande-Bretagne aborde les courses océaniques avec le poids de sa grande tradition maritime. Elle y cultive l'esprit du yachting, de l'esthétique au détriment de la légèreté des voiliers. A l'inverse, la France aborde les courses océaniques avec davantage de fraîcheur et avec des navires plus ergonomiques et puissants.

De plus, prenant une direction originale, à l'opposée de celle choisie par les Anglo-Saxons, la France a développé un véritable « credo », une sorte d'exception culturelle qu'est la navigation en solitaire. Celle-ci se nourrit d'éléments à la fois techniques et romanesques, mécaniques et humains, tous propres à créer des mythes et des légendes. Les Britanniques cultivent quant à eux la course en équipage tout en reconnaissant le caractère populaire et sportif des épreuves en solitaire.

Enfin, au-delà de l'aspect culturel, la France est sociologiquement opposée à la publicité ornant les bâtiments qu'elle associe souvent à de la propagande et à une sorte d'avertissement. Mais fort de cette contestation, les publicitaires Français vont habilement diluer leurs messages publicitaires dans les exploits maritimes des héros français telle une démarche subliminale. Le succès se fait immédiatement sentir et la manne financière en provenance des grandes marques est conséquente. Elle devient le poumon économique de la course au large. Dès lors, les français adoptent la recette du sponsoring autrement dit les skippers se voient confier une importante somme d'argent en échange du nom de leur voilier. Ainsi, l'industrie nautique jeune et florissante peut concevoir et construire des unités avant-gardistes, rapides, efficaces, qui « trustent » les victoires en courses océaniques.

Les années 1970 sont marquées par deux mondes de la course au large aux frontières intangibles entre les règlements appliqués aux Etats-Unis et ceux sous influence anglaise.

Avec la création d'une nouvelle jauge IOR⁴ qui permet de comparer enfin des voiliers de tous les horizons, une nouvelle génération d'architectes innove en totale indépendance et gagnent une audience internationale modifiant ainsi la stratégie et l'esprit même de la course au large. Désormais, la compétition est à la recherche de vitesse avant celle du confort.

En 1973, a lieu au départ de Portsmouth, la première course autour du monde en équipage sur la route des Clippers. Cette première épreuve de la *Withbread* est façonnée par les écrits des grands précurseurs que furent entre autre SLOCUM et CHICHESTER et permet la redécouverte du Cap Horn et des hautes latitudes qui entrent désormais dans l'univers de la course au large. Marquée par le démâtage de *Pen Duick IV* qui annihile tout espoir de victoire pour Eric TABARLY ou encore la disparition de quatre équipiers, cette incroyable aventure en quatre étapes aux limites de la résistance des voiliers devient un événement planétaire où l'expérience des navigateurs se trouve considérablement accrue.

Cinq ans plus tard, 1978 marque l'organisation d'une Transat française à la réglementation entièrement, libre s'affranchissant des restrictions britanniques. En effet, les skippers français prônent le concept de la course « Open », sans limitation de jauge. Or, les Anglais vaincus

⁴ IOR : International Offshore Rule

dans leur Transat en solitaire et face à l'émergence de voiliers toujours plus imposants, décident de limiter la taille des « concurrents » à 60 pieds afin d'éloigner les navigateurs français. La Route du Rhum crée alors la rupture et symbolise à elle seule l'aventure en toute liberté, en solitaire telle que le public français la plébiscite.

La première édition de la Route du Rhum, à laquelle participe la jeune génération des coureurs au large, achève également le débat entre monocoques et multicoques en faveur de ces derniers et, confirme un sponsoring omniprésent dans la course au large.

Ainsi, durant trente ans, de 1960 à 1990, l'Angleterre a inventé le genre que l'on nomme course océanique, les compétitions elles mêmes, la course en solitaire, les parcours, les partenariats avec les médias. Quant aux skippers français, ils ont eu l'intelligence de s'adapter pour au final emporter les podiums ne laissant que peu de victoires à leurs voisins.

De 1980 à 2000 : vers une surenchère des records

Tandis que la course Open est contrainte de se détourner du gigantisme et que les trimarans finissent par s'imposer face aux catamarans, le tour du monde devient l'enjeu absolu de course où l'exploit humain n'est pas masqué par la recherche du record.

En effet, la course au gigantisme atteint ses limites dans le milieu des années 80 et les sponsors s'essoufflent pour la construction de nouveaux prototypes.

La Transat Québec-Saint Malo marque une date importante dans l'histoire de la course où plusieurs concurrents sur multicoques franchissent la barre des 500 milles parcourues en moins de 24 heures mais au prix de budgets déraisonnables dans la conception des voiliers. De ce fait, le doute est jeté sur les grands multicoques malgré des victoires émouvantes comme Florence ARTHAUD, première femme à remporter avec la Route du Rhum en 1990, une grande course au large à bord d'un trimaran.

Ces années où les rêves de Jules Verne sont dépassés avec un premier tour du monde à la Voile en moins de 80 jours, amènent à se demander ce qu'il reste à désirer à la course au large où l'on assiste à une surenchère de records. Cependant, force est de constater qu'à cette époque, tour du monde rime encore avec course en équipage.

Ainsi, la quatrième édition de la *Withbread* en 1985 voit apparaître une nouvelle jauge à restriction pour les voiliers dont la longueur est comprise entre 60 et 64 pieds et par laquelle la course autour du monde ne laisse plus de place à l'improvisation. Cette course est ainsi définitivement dans l'ère du professionnalisme de la course au large, donnant en même temps et paradoxalement la singulière impression d'une planète conquise au détriment de l'esprit d'aventure.

Un an plus tard, après la victoire de navigateurs français sur le *BOC Challenge* de 1986, naît l'idée d'une course autour du monde à la française, encore plus ambitieuse et plus directement inspirée du *Golden Globe* à savoir une course en solitaire sans escale et sans assistance. C'est le 26 Novembre 1986 que s'élancent quinze concurrents du premier *Vendée Globe Challenge*. S'inspirant de la course organisée par le *Sunday Time* en 1968, Philippe JEANTOT imagine une semblable circumnavigation qui très vite confirme sa popularité issue des drames et des tempêtes, des joies et des peines et surtout des hauts faits de chevalerie

maritime comme le sauvetage spectaculaire du monocoque de Philippe POUPON lors de la première édition.

Ainsi, en solitaire ou en équipage, les rondes infernales s'enchaînent sans répit. Parallèlement aux monocoques du Vendée Globe, les multicoques géants des années 80 reprennent du service. Une fantastique aventure des temps modernes est mise en place conjointement par le scénario d'un écrivain du XIX^{ème} et par des marins intrépides souvent taiseux, avec pour décor la planète Terre et ses trois océans, ses quatre caps et ses humeurs vagabondes. La naissance du Trophée Jules Verne dont le premier à s'élancer, à l'assaut du record, est Olivier de KERSAUSON est ainsi l'occasion de rejoindre la réalité à la fiction et de devenir pour quelques marins d'exception, la plus extraordinaire aventure maritime.

Enfin, le début des années 2000 est marqué par *The Race*, une course autour du monde imaginée par Brunon PEYRON, en équipage et sans escale, ouverte aux voiliers les plus innovants.

Demain, la volonté d'un regroupement des compétences internationales

Au terme de ce rappel historique et de cette réflexion, il convient d'appréhender le présent et l'état actuel des courses océaniques.

La question du monopole français sur les grandes courses océaniques peut naturellement venir à l'esprit. Cependant, force est de constater qu'historiquement l'invention de la course au large est anglaise et la domination du nouveau continent est récurrente dans des courses où règne l'esprit d'équipe ainsi qu'une organisation millimétrée et un budget conséquent. Il convient en effet pour les pays anglo-saxons d'exploiter au mieux la latitude très faible que donne une jauge contraignante.

Quant à la France et dans une moindre mesure certains pays latins, ces Nations sont redevenues maîtres dans la Route du Rhum, formule en solitaire et « au large » que les Anglo-saxons considèrent avec étonnement voire suspicion. Il convient en effet d'improviser avec talent et d'individualiser un projet avec tous les aléas que génère cette posture.

Cependant, s'il convient de signaler le fossé culturel qui sépare les Anglo-Saxon et les Latins dans leur approche des courses, depuis peu, celui-ci se réduit fortement. Autrement dit, la pratique des courses tend à s'internationaliser.

En effet, la course au large d'aujourd'hui, plus exigeante que jamais, oblige un regroupement des compétences internationales pour permettre une structure, qu'elle que soit sa nationalité et le type de navigation qu'elle génère, capable d'engranger les victoires tant sur le plan sportif qu'économique.

Ainsi, pour obtenir le leadership des courses océaniques et atteindre ses enjeux, le pays candidat devra répondre à différentes exigences tant existe une réelle corrélation entre les activités de la course au large, c'est-à-dire le prestige qu'elle génère au plan mondial, le savoir-faire qu'elle impose, et le marché des industries nautiques.

Il lui faudra posséder une industrie nautique de haut niveau, tant au niveau technologique que commercial, former les meilleurs navigateurs en équipage et en solitaire par des filières de formation polyvalentes, affirmer son savoir-faire dans l'organisation d'événements nautiques d'envergure internationale et surtout, organiser des compétitions adaptées tant aux Anglo-Saxons qu'aux spécificités latines.

Bibliographie

Ouvrages

- CHARLES (D.), *Le Yachting, une histoire d'hommes et de techniques*, EMOM, 1980.
- CHARLES (D.), *Histoire des yachtings*, Arthaud, 1997.
- CHEVALIER (F.), *Tours du monde à la Voile de Magellan à nos jours*, Préface de Bruno Peyron, Sélection du Reader's Digest, 2000.
- CHICHESTER (F.), *Le tour du monde de Gipsy Moth IV*, Arthaud, 1998.
- COMPTON (N.), *Voile en Solo – les navigateurs de légende et les plus grandes courses*, Hachette, 2003.
- DESHORS (M.), *Voile, aventure et pratique de la navigation*, Nathan, 1998.
- GILLES (D.), *Les coureurs du grand large, la course autour du monde par ceux qui l'ont vécue*, EMOM-Neptune, 1979.
- JEANTOT (P.), *Trois Océans pour une victoire*, Arthaud, 1983
- HEIMERMANN (B.), *navigateurs en solitaire*, Arthaud, 1987.
- MOUSIS (F.) et MESSAGER (S.), *Le Vendée Globe, 1989 – 2001, histoire d'un mythe*, Editions des Vignes.
- SLOCUM (J.), *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*, Chiron, 2000.
- TABARLY (E.), *Mémoires du large*, Editions de Fallois, 1997.
- THIERRY (G.), *A travers un siècle de notre yachting de course à la voile*, Editions Maritimes Géographiques et Coloniales, 1947.
- VIBART (E.) et CHEVALIER (F.), *Saga de la plaisance – 150 ans de techniques et de passions*, Hors série Voiles & Voiliers, 1997.