

L'incroyable défi de Mathieu Morverand

par **Claude Gantier**

ÇA Y EST Plus rien ne peut dorénavant empêcher Mathieu Morverand de partir. De réaliser son rêve, de relever son défi. Un énorme camion américain est en train de reculer. Il s'approche du quai. La grue va pouvoir s'emparer du kayak et le mettre à l'eau. Dans la baie de Cape Code, en face de Boston (Massachusetts). Aujourd'hui, peut-être demain, Mathieu va enfin s'installer dans le cockpit, se saisir d'une de ses trois pagaies et se mettre à pagayer, pagayer inlassablement, dix heures par jour (par phases de cinq heures entrecoupées d'une heure de pause pour s'alimenter), jusqu'à ce qu'il rejoigne l'autre côté de l'Atlantique, 5.500 kilomètres plus loin, et qu'il accoste en Bretagne, chez lui.

Mathieu Morverand a vingt et un ans. Il a la caboche solide du Breton et la roublardise du gamin de Nanterre. Depuis deux ans, il travaille sur son projet Transat 93. Il a démarché tout ce que l'économie française compte comme entreprises impliquées dans le sponsoring sportif, suscité et rassemblé toutes les bonnes volontés et finalement réussi à boucler son budget de 1,8 million de francs. Grâce à Capitaine Cook, une conserverie de produits de la mer implantée à Doëlan, dans le Finistère, et déjà connue pour avoir sponsorisé la traversée de l'Atlantique à la rame de Gérard d'Aboville, en 1980.

Mathieu, qui fut un ancien compétiteur de kayak en eaux vives, au temps où il fréquentait le Sport-études de Vichy, a décidé de s'attaquer à l'Atlantique par la « face nord », en suivant la route des dépressions, qui va d'ouest en est. Pour avancer, il faut lui souhaiter des dépressions – au moins une dizaine – ce qui pourra rendre l'approche des côtes européennes délicate, en septembre, lorsque le temps va grossir. Parce que l'on se rapproche des marées d'équinoxe, les courants vont être plus forts et les vents changeants. Mathieu ne bénéficiera plus d'une dominante de vent d'ouest. Il a pris du retard. Cela fait déjà une semaine qu'il aurait dû être sur l'eau, mais le 15 juin, la veille du départ, il avait fallu ramener le bateau aux chantiers Jeanneau de Nantes, pour faire des modifications. Question de sécurité. « Nous n'avions pas beaucoup de temps, et parfois nous avons été à la limite du plantage, reconnaît Mathieu. Heureusement que Gérard d'Aboville était là. Je ne pouvais pas tout faire. » Durant les premiers jours, il va donc devoir forcer l'allure, calculée sur une moyenne de 2,7 nœuds (environ 5,5 kilomètres par heure).

« Mon kayak, c'est déjà un complice »

Ce ne sont pas les chavirages que Mathieu craint le plus, son bateau est conçu de manière à ne pas être déstabilisé par les

paquets de mer qui vont s'abattre sur lui. Le cockpit est ouvert sur les côtés pour évacuer l'eau. Sa forme, réalisée par l'architecte Daniel Andrieu, en collaboration avec Mathieu, lui permet de se remettre d'aplomb automatiquement. La forme triangulaire du pont le rend instable à l'envers.

Non, ce qu'il craint le plus, ce sont les déferlantes. Ces longues vagues qui roulent et s'enroulent jusqu'à l'ivresse, jusqu'à ce qu'elles creusent au point de se déséquilibrer, de se casser dans une avalanche d'écume. « Ça peut tout à fait m'éjecter du bateau, casser les pagaies, prévient Mathieu. Cela peut exercer plusieurs tonnes de pression. Mais mon kayak a une étrave très, très haute et une ligne gironnée, en forme de banane, pour éviter les enfouissements et effectuer des surfs très efficaces. Il est exactement ce que je voulais qu'il soit. C'est déjà un complice. J'ai d'ailleurs eu très mal quand la grue du chantier, mal manutentionnée, l'a fait tomber. »

La grue du port de Provincetown n'a pas failli. Elle a déposé délicatement le kayak dans les eaux calmes du port. Dernières heures de répit avant de s'offrir à l'Océan. Juste le temps de faire les derniers essais. D'installer les derniers filets dans le cockpit arrière.

C'est là, dans le minuscule habitacle de 2,40 mètres de long et un mètre de large – au point le plus large – que Mathieu va dormir, qu'il va manger ses

yaourts aux fruits des bois lyophilisés et ses maquereaux sauce diable, ses préférés (pour une valeur de 4.500 calories par jour). C'est là aussi qu'il entrera régulièrement en contact, par l'intermédiaire de Radio Saint-Lys, avec Gérard d'Aboville, le conseiller technique de l'opération. C'est là enfin qu'il se réfugiera lorsque la tempête sera trop violente. « Ce sera forcément infernal, prévient Gérard d'Aboville. La fatigue physique, ce n'est rien par rapport au mauvais temps. À l'intérieur du cockpit, il va crever de chaud. Il sera trempé de sueur et pourra y rester plus de soixante-douze heures, dans l'attente du chavirage suivant. Mais en étant tenace et avec son tonus physique, s'il utilise bien son bateau, son matériel, et qu'il est prudent, il doit réussir. Je serai admiratif, car nous ne sommes pas nombreux à l'avoir fait. Et je lui dirai : « Bienvenue au club ! »

En dehors du léger retard de son départ, Mathieu est serein : « C'est fascinant et envoûtant de se déplacer au gré de ses forces dans un espace qui n'est pas le sien, sans limites. Surtout en kayak, qui est pour moi le sport idéal. Quand on sait le maîtriser, on est aussi mobile sur terre que sur l'eau. Je vais faire des rencontres, être en contact avec des situations inhabituelles, mais sans mise en scène. J'ai l'impression que, en ma qualité d'être humain, je remplis un devoir de découverte. »



L'Atlantique en kayak ! C'est par la route des dépressions que Mathieu Morverand va tenter de réaliser son rêve.