# Les yoles rondes

## La passion de la régate en Martinique

Texte et photos de Michel Sacco

Les yoles attaquent le bord de près après le virement de la première marque dans la baie de Fort-de-France. Notez la dimension impressionnante de la livarde qui soutient la voile rectangulaire.

Au pied du Fort Saint Louis, la plage de la Française bourdonne d'activités. Les dix-huit équipages de yoles rondes martiniquaises se sont donnés rendez-vous à Fort-de-France pour disputer la troisième manche du calendrier 2014-2015. Les yoles sont arrivées en camion avec force jeux de voile et tout leur volumineux gréement. Les équipes, constituées chacune d'une trentaine de personnes, ont suivi en autobus. Toute une caravane s'anime dans la matinée autour des yoles que l'on transporte à bout de bras sur la plage où l'on va les gréer. Dans une ambiance haute en couleurs où perce une certaine fébrilité, on croirait assister au déploiement d'un cirque. Alors que l'orchestre pousse de tous ses cuivres et percussions, quantités d'espars passent de mains en mains: mâts, vergues, avirons et bois dressés. La plage est recouverte de voiles multicolores que l'on endraille sur le sable avant de faire basculer les canots sur le côté pour loger les mâts dans leurs emplantures.

Comme à chacune des dix-sept régates du championnat, le public martiniquais est fidèle au rendez-vous. Dans six mois, à la fin juillet, les spectateurs seront bien plus nombreux pour le départ du 30e Tour de la Martinique, le plus important évènement

## «Si j'étais jeune, je serai un yoleur»

sportif de l'année. Les yoles rondes sont la fierté des Martiniquais et participent désormais à leur identité. «Si j'étais jeune, je serai un yoleur», a un jour déclaré le chantre de la négritude Aimé Césaire.

**Une création locale**

La yole ronde de 10,50 m de long, telle que l'a définie la jauge depuis 1994, est une authentique création martiniquaise. Ce bateau de régate tout à fait exceptionnel mériterait de figurer sur la liste du patrimoine mondial de la voile, si la chose existait. Sur cette longue coque étroite dépourvue de lest, les équipages osent porter jusqu'à 80 m$^2$ de toile. Pour tenir cet animal surpuissant à plat, plus d'une douzaine d'équipiers de fort gabarit se suspendent au rappel au dessus de l'eau, cramponnés au bout des bois dressés pendant de longs bords de près. Comme me le fait remarquer Marc Ledrin, un équipier rencontré sur la plage qui revendique 24 Tours de la Martinique à son actif: «L'équipage doit faire la quille magique.»

Étonnant mélange de tradition et de modernité, la yole ronde est une bête de régate truffée d'archaïsmes, comme en témoigne la pagaie de plus de 4 m de long qui fait office de gouvernail. Son acte de naissance remonte à 1985 lorsque Georges Brival, un ex-publicitaire, organise le premier Tour de la Martinique qui connaît un succès instantané. La yole ronde ne mesure à l'époque que 7 m de long, mais c'est déjà un véritable canot de course qui n'a plus rien à voir avec un bateau de travail. Sa genèse lui confère une lointaine filiation avec le gommier, une pirogue creusée dans un tronc, dont elle ne conservera que les formes fines sur la partie arrière de la carène, ainsi que l'absence de dérive et de lest.

À partir des 1940, la difficulté d'approvisionnement en troncs de gommiers en Martinique - une essence quasiment disparue sur l'île aujourd'hui - et la volonté des pêcheurs de construire des embarcations plus stables stimulent l'apparition de la yol-ronn (yole ronde) à la carène arrondie, plus large et plus volumineuse que celle du traditionnel gommier. Ce petit bateau de pêche de 4 m de long à l'origine est construit sur charpente avec des bordés cloués. Les pêcheurs martiniquais adoptent ainsi à leur profit les méthodes des charpentiers de marine occidentaux et vont peu à peu délaisser la pirogue. L'habitude des pêcheurs de coincer les avi-rons sous le plat-bord pour se déporter au vent et assurer la stabilité de l'embarcation sera à l'origine des fameux bois dressés introduits plus tard par les régatiers.

Le démon de la course a toujours fait partie du quotidien des pêcheurs. Arriver premier sur le lieu de pêche favorise de meilleures prises, tout comme devancer ses camarades à terre pour vendre le produit de la pêche au meilleur prix. Une compétition naturelle qui trouve aussi sa place lors des traditionnelles régates tenues à l'occasion des fêtes patronales de toutes les communautés côtières.

En 1966, une douzaine de téméraires se lancent dans un tour de la Martinique sur des yoles de 7 m de long. À l'époque, les voiles en

La yole Rosette et son équipage de quatorze personnes en action. Au sommet de l'image, les «étais» qui relient la livarde et le mât.

coton sont aspergées d'eau de mer avant le départ pour que les fibres puissent se resserrer en séchant. Les premières yoles construites exclusivement pour la compétition apparaissent sur le littoral martiniquais au début des années 1970. Dans la foulée du succès du Tour de la Martinique, naissent des associations pour financer la construction des yoles et le budget de fonctionnement des équipes. C'est dans la commune du François, sur la côte au vent, qu'apparaît en 1987 la première d'entre elles, L'Amicale des yoles rondes du François. C'est dans cette même commune du François qu'un certain Jean Lafontaine fut le premier charpentier à assembler une yole sur charpente dans les années 1940. Aujourd'hui, la Fédération des Yoles Rondes de la Martinique compte plus de 600 membres licenciés actifs. Mieux encore, la pratique de la yole est désormais au programme des écoles martiniquaises. Une flotte de vingt-cinq BB yoles, des canots de 6,30 m, sert à former la relève.

**Un canot traditionnel hi-tech**

Fruit du savoir faire des charpentiers locaux, la yole ronde est construite à l'œil, sans plan. On s'inspire toujours des formes d'un canot précédent à partir d'un gabarit et l'on modifie les volumes de la nouvelle coque par petites touches. Les variations sur les volumes avant et le maître bau sont de l'ordre du centimètre, ce qui illustre à la fois le degré de compétition des équipages et le raffinement des constructeurs. Des entrées trop fines verront le canot enfourner tandis que les entrées trop rondes lui feront perdre de la vitesse. La surface de la semelle de quille est un autre point critique où d'infimes variations peuvent faire une grosse différence.

*«L'équipage doit faire la quille magique.»*

La charpente de la yole ronde est faite à partir d'essences locales et de bois tropicaux importés de la Guyane et du Brésil: membres en poirier, quille en angélique. Le bordé est constitué de pin d'Orégon ou d'acajou local. Les œuvres vives sont recouvertes de fibre de carbone et la coque renforcée au dessus des membres par des barres cylindriques pour contrer les effets de torsion. Alors que les premières yoles rondes perdaient leurs qualités mécaniques après trois saisons de course seulement, les nouveaux canots peuvent tenir le coup une quinzaine d'années.

Pour déployer son immense voile presque rectangulaire, la yole ronde dispose d'un gréement pour le moins étonnant. Le mât est fait d'un un tronc naturellement torsadé de bois cot, une essence endémique de la forêt tropicale martiniquaise. Pour renforcer ce mât non haubanné et limiter sa flexion sous la pression, on le recouvre souvent de fibre de carbone et on rajoute devant lui un autre espar, le faux mât, relié au mât principal par des sangles. Une immense livarde de bambou (les Martiniquais l'appellent vergue), plus longue que le mât lui-même et elle aussi renforcée de fibre de carbone, court du point d'amure à l'autre sommet de la voile. Les étais, trois cordages reliant le mât et la livarde préviennent le cintre de celle-ci. Malgré toutes ces précautions pour aider les espars à tenir le coup, on ne compte plus le nombre de vergues cassées. Trois se briseront au cours de la première manche dans la baie de Fort-de-France alors que le vent ne dépasse pas 15 nœuds. Les vergues de rechange font d'ailleurs partie de l'équipement habituel que les équipes transportent avec elles.

Les yoles rondes ne font pas que consommer beaucoup d'espars, elles sont aussi très gourmandes en voiles. Elles absorbent la majeure partie du budget de fonctionnement des équipes, de 120 000 à 150 000 € par saison pour les mieux nanties. En fonction du poids et de l'aptitude de son équipage, le patron choisit la surface de la voile à porter le jour même de la régate. Les quelques équipes de pointe possèdent une volumineuse garde-robe qui se décline dans des différences de surface variant de 2 à 5 m². Entre la voile de tempête de 24 m² et la voile de petit temps de 80 m², faites le compte… les voileries adorent les yoleurs. Comme si ce n'était pas assez, certaines régates sont disputées en ajoutant un mât et une voile de misaine. Avec pour résultat qu'on ne compte plus le nombre de sacs de voile entassés sur les camions qui suivent le circuit.

Le patron de la yole l'Appaloosa cramponné à la pagaie. Celle-ci mesure 4,50 m de long et pèse plus de 35 kg. Elle est constituée de trois plis de courbaril ou d'angélique recouverts de fibre de carbone.

**Un travail d'équipe avant tout**

Sur la plage de la Française, c'est l'heure du briefing. On écoute avec attention le patron donner ses dernières consignes. Il a choisi le nombre d'équipiers, quatorze en moyenne aujourd'hui alors qu'on peut en embarquer jusqu'à dix-sept. Il devra impérativement franchir la ligne d'arrivée avec tout son personnel embarqué et donc prendre soin de

Escpace publicitaire disponible

récupérer un équipier tombé à l'eau. Les canots sont alignés sur le littoral, la position de chacun déterminé par tirage au sort. Ils s'élancent enfin sous les encouragements de la foule, poussés par le vent portant vers la première marque.

La manœuvre des yoles rondes constitue un exercice d'équilibre incroyablement exigeant. Rien n'est plus facile que de mettre le mât dans l'eau. Et une fois le canot rempli d'eau, la course est finie. Les erreurs se paient cher et comptant; rien n'est jamais gagné tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie. «Bien plus que le talent, ce sont la cohésion et le synchronisme qui donnent des résultats», m'explique Georges-Henri Lagier, huit fois vainqueur du Tour de la Martinique. «L'expérience ne suffit pas. La condition physique fait toute la différence. Plus on est physique, plus on est synchrone», ajoute ce

Les voltigeurs de la yole suspendus au bout des bois dressés. Ces perches sont faites de plusieurs plis de bois collé que l'on arrondit par la suite.

Le bord de portant sollicite constamment l'équilibre de l'équipage qui doit sans cesse se déplacer pour conserver une bonne assiette.

Georges-Henri Lagier, le gentleman de la yole ronde, le plus titré des coureurs martiniquais.

patron expérimenté. Les équipiers s'entraînent donc à la musculation deux fois par semaine et naviguent ensemble le samedi ou le dimanche.

Créature exaltante qui peut filer à 16 ou 17 nœuds au surf, la yole s'avère fort délicate à naviguer. Elle franchit avec beaucoup de difficulté le lit du vent – il faut pagayer pour terminer le virement de bord – très difficile à relancer, elle peut culer après le lof et perd facilement son erre, circonstance dans laquelle elle devient très vulnérable au chavirement. «Ne pas s'affoler, ne pas bouger trop vite, rester calme, c'est la discipline qui fait le succès» ajoute Georges-Henri Lagier.

Dans cet exercice réglé comme un balet, le premier bois joue un rôle déterminant. Il annonce les risées au patron, coordonne le rappel de tout l'équipage, surveille les autres concurrents ou les obstacles et annonce les virements de bord. À l'arrière, le patron assisté de deux équipiers tient le manche

***[...] plus d'une tonne de pression dans la pagaie, c'est impossible à tenir pour un homme seul»***

***Escpace publicitaire disponible***

de la pagaie. «Avec douze gars de plus de 80 kg sur les bois, vous avez plus d'une tonne de pression dans la pagaie, c'est impossible à tenir pour un homme seul», témoigne encore Lagier.

Difficile exercice où chacun doit jouer son rôle sans hésitation, la régate en yole ronde réclame un savant dosage de la prise de risque. «Il faut prendre des risques pour gagner, mais on joue toujours sur la limite. Porter 2 m$^2$ de toile de trop peut épuiser l'équipage et le pousser à la faute. Dans un empannage dans la brise, on a une chance sur deux de chavirer; raison pour laquelle on choisit parfois de remonter au vent pour virer au lof. On perd du temps, c'est sûr, mais c'est mieux que de couler. Gagner un peu plus ou tout perdre, un bon patron doit sans cesse gérer le risque.» conclut Georges-Henri Lagier.

Les yoles sont gréées sur la plage. La livarde en bambou est relié au mât par un cordage.

**Georges-Henri Lagier, l'esprit de la yole**

J'ai retrouvé Georges-Henri Lagier quelques jours plus tard sur la plage du Marin où il initie les jeunes et les touristes à la pratique de la yole. GHL, comme on l'appelle ici, s'est attelé à la formation de la relève après une exceptionnelle carrière de régatier. Ce fils de pêcheur, qui observait chaque matin les yoles appareiller à la voile, a appris à l'adolescence le métier de charpentier de marine. Devenu plus tard à la fois constructeur et coureur, GHL aura consacré finalement toute son existence à la yole ronde.

Mât et faux-mât sont reliés par des sangles pour réduire le cintre et solidifier le tout. Le boit cot est un tronc naturellement torsadé; on le recouvre de fibre de carbone.

Les tubes au dessus des membres apportent beaucoup de raideur à une coque très sollicitée par les efforts du gréement et de douze hommes au rappel. Au premier plan, l'écoute de la livarde qui passe dans un anneau métallique.

Nous avons embarqué avec lui pour un tour dans la mangrove avec une petite voile de 24 m². Ce gentleman discret et avenant a conservé son corps d'athlète. Il nous explique d'une voix douce la manœuvre de ce grand canot qu'il connaît sur le bout des doigts. Comme cette façon de faire pivoter la pagaie pour laisser la yole loffer doucement. Dans une risée, il m'envoie au bout d'un bois dressé, les pieds au dessus de l'eau. En revenir prestement d'un seul bond est une autre affaire…

Gagner des courses ne suffisait plus à GHL. Il a voulu partager l'objet de la passion pour les yoles qui l'anime encore aujourd'hui. «La yole, c'est toute ma vie», dit-il simplement.

*Escpace publicitaire disponible*