



Yves Bourgnon et son frère cadet Yvan lors du Grand Prix des multicoques, en 1987.

Patrick Boutoux



**C'était il y a un peu plus de trois ans :
Laurent Bourgnon, double vainqueur de la
Route du Rhum, disparaissait en Polynésie
française lors d'une sortie de plongée
sous-marine. Dans le livre « 100 Marins »*,
qui sort le 11 octobre, Yvan,
frère du navigateur suisse, célèbre ce
« Petit Prince » qui reste à jamais son héros.
Un chapitre dont nous publions l'intégralité.**

« JUSQU'AU BOUT, TU AS VÉCU SANS RÉSERVE, FRANGIN ! »

« **N**ous sommes au printemps 1989. Laurent m'appelle afin de convoyer *Limeil-Brévannes*, un catamaran de 18 mètres (*ex-33 Export*) que Daniel Perrin, son agent, a déniché pour qu'il se fasse la main. Huit mois plus tôt, il a remporté avec panache sa première victoire d'importance, dès sa première participation à la Solitaire du Figaro, aux dépens d'Alain Gautier. Toute une bande de potes, Éric Dumont désigné coskippeur en tête, accourt à Nice afin de reconditionner au mieux la première « machine » de course de Laurent. J'ai à peine dix-huit ans et je réalise à quel point le frangin trouve très vite sa place au centre de cet aréopage. Son manque d'expérience n'est pas un handicap. Son autorité naturelle prend le dessus à tel point que l'équipage ne discute pas une seconde les ordres. Après avoir passé le détroit de Gibraltar en douceur, nous sommes devant Lisbonne au beau milieu d'une mer hachée. Le drame est à venir : dans la seconde, le mât dégringole sur le pont, heureusement sans blesser personne. Les secours s'organisent au mieux qui nous permettent de rallier Setubal, au sud de Lisbonne.



BONNES FEUILLES

Nous sommes à quelques semaines du départ de la Transat en double Lorient-Saint-Barth-Lorient. N'importe quelle équipe aurait abandonné l'idée d'y participer. N'importe quelle équipe, mais pas le couple infernal Bourgnon-Perrin dont je découvre l'incroyable efficacité. Déjà, Daniel a tout planifié : la récupération du catamaran, son transbordement sur un cargo puis son envoi à Nantes. De son côté, Laurent a commandé un nouveau mât et mobilisé le chantier désigné pour accueillir la réparation. Au départ de Lorient, personne ne s'est aperçu de rien ou presque : le bateau est prêt, l'équipage serein, le skippeur motivé comme jamais.

C'était écrit. Laurent avait ça en lui. La volonté, la motivation, la force de conviction. Du jour où il a été invité à découvrir le magnifique *Fleury-Michon VIII* de Philippe Poupon, tout juste vainqueur de la Route du Rhum 1986, il s'était mis ça en tête : commander un grand multicoque à travers les océans. Il avait vingt ans, venait d'achever une traversée épique de l'Atlantique sur un Hobie Cat d'à peine 5 mètres. Forcément, il rêvait plus grand ! Et il lui a fallu seulement trois années, pas plus, pour s'installer dans la cour des grands. A posteriori, tous ont estimé qu'il avait réalisé un sans-faute. C'est pourtant plus compliqué. Comme les autres skippeurs, Laurent a commis des erreurs, mais, à la différence de beaucoup, il en a tiré systématiquement parti.

Contrairement aux Kersauson ou Poupon qui se sont formés, entre autres, sous les ordres d'Éric Tabarly, Laurent a très peu navigué dans l'ombre des meilleurs. Mon frère était un autodidacte qui a révolutionné l'approche du métier sans jamais chercher à copier ou à imiter, mais en empruntant, au contraire, une voie bien à lui, souvent novatrice, toujours originale. Une insolence qui, comble d'audace, s'est révélée payante. Dans son domaine, mon frère me faisait penser au célèbre skieur américain Bode Miller, indomptable prodige qui, sa carrière durant, a imposé un style et une technique que lui seul maîtrisait pleinement.

Durant cette fameuse Transat, Laurent et Éric (*Dumont*) ont chaviré à quelques jours de l'arrivée à Saint-Barthélemy. Et, là encore, Daniel Perrin réalisa l'impensable : il détourna un destroyer de la marine nationale qui, en un temps record, redressa le catamaran endommagé et le remorqua à bon port. Le départ de la seconde étape était imminent. Aucun concurrent, Tabarly compris, ne croyait les naufragés capables de reprendre le dessus. Et pourtant... C'était sans compter sur l'obstination du trio, soutenu par un élan de solidarité exceptionnel de la population locale tout entière. La ténacité inspire. Que faire d'autre que d'aider ces jeunes aventuriers sans le sou, capables de tout pour

poursuivre leur rêve ?

Pour moi, c'est la marque de fabrique de Laurent. Dans son sillage, j'ai essentiellement croisé des passionnés, fous de performance et de vitesse, de technologie et d'innovation. Grands amateurs d'huile de coude et jamais en reste de sacrifice. L'expérience *Limeil-Brévannes* fleure bon l'improvisation et l'amateurisme, mais elle recouvre en même temps ce qui caractérise à jamais mon frangin : faire avec les moyens du bord, ne jamais se décourager, et, surtout, penser que l'impossible est toujours réalisable.

Les relations entre Laurent et Daniel (*Perrin*) étaient pour beaucoup dans cette réussite. Tandis que le premier pilotait, se battait sur l'eau, prenait des risques, le second s'inquiétait de trouver en toutes circonstances l'argent pour assumer ce sacerdoce, et ce, quelles que soient l'importance et la solvabilité du sponsor. Au risque de s'endetter, d'organiser des montages financiers plus ou moins abracadabrants, de traverser de réelles galères financières, Daniel n'avait qu'une règle : que Laurent ait les moyens de

Laurent Bourgnon
à son arrivée
à Pointe-à-Pitre,
en 1998, lors de sa
deuxième victoire
dans la Route
du Rhum.





« MON FRÈRE ME FAISAIT PENSER AU CÉLÈBRE SKIEUR AMÉRICAIN BODE MILLER, INDOMPTABLE PRODIGE QUI A IMPOSÉ UN STYLE ET UNE TECHNIQUE QUE LUI SEUL MAÎTRISAIT PLEINEMENT »

rivaliser avec les meilleurs. Pas forcément dans le confort, mais sans jamais être distrait par d'autres tâches que celle de faire avancer ses bateaux au maximum de leurs capacités.

Laurent n'était pas en reste. Durant toutes ces années, il s'est consacré, quinze ou dix-huit heures par jour, à un seul objectif : la vitesse. Ses meilleurs amis étaient obligatoirement de parfaits professionnels. Nous vivions en cercle fermé, dans une grande maison de Saint-Philibert à deux pas de La Trinité-sur-Mer. Toujours prêts à la déconnade, avec ce qu'il faut de batailles de mousse à raser, de sorties nocturnes souvent limitées et de blagues pas toujours très fines avec les filles. Mais avec également un maximum

de boulot ! Pas de vacances, pas de trente-cinq heures, pas de vie de famille, pour une équipe dont la qualité première était d'être totalement investie et soudée.

En ce début des années 1990, Laurent avait tout pour lui. Il savait être à la fois attachant et hypercarré. Il négociait les prix comme personne et partageait un petit blanc avec une conviction équivalente. Plus que quiconque, il maîtrisait son bateau. Pas une pièce qui ne lui soit étrangère, pas un boulon dont il ignorait la fonction. Son exigence de tous les instants et ses compétences en mécanique attiraient les meilleurs. Son CAP de mécanicien tourneur fraiseur ajoutait à sa crédibilité. Il adorait concevoir. Imaginer et progresser faisaient partie de son ADN.

Lorsqu'il est sorti du chantier, son *RMO* (futur *Primagaz*) était objectivement moins innovant que le *Fujicolor* de Loïck Peyron, skippeur déjà plus installé. Mais la partie s'est rééquilibrée quasi dans l'instant, Laurent ayant parfaitement assimilé l'importance de la notion de fiabilité. Pour gagner une course, encore faut-il la terminer ! Audacieux et prévoyant à la fois, il n'avait pas son pareil pour adapter son bateau à sa technique de navigation. Sa technique ? Appuyer sur le champignon sans s'inquiéter des risques qui, forcément, menacent... Au terme du La Baule-Dakar 1991, la profession entière lui a tiré son chapeau. À la suite d'une collision, le flotteur bâbord de son trimaran fut si sévèrement endommagé qu'il n'était pas raisonnable de lui faire toucher l'eau trop longtemps. Qu'à cela ne tienne : Laurent conserva sa patte endommagée en l'air, accéléra de plus belle et remporta sa première course océanique en solitaire !

Après Daniel Perrin, un autre personnage a beaucoup compté dans la carrière de Laurent. Il s'agit de Bernard Fournier, responsable avec Bernard Pointet du chantier B & B à La Trinité-sur-Mer, le chantier qui, tiens tiens !, avait accouché du half-tonner d'Alain Gautier, battu in extremis par Laurent au « passage à niveau » de la Teignouse pendant la Solitaire du Figaro 1988. Véritables professeurs Tournesol du composite, les deux Bernard étaient de purs génies qui ont passé leur temps à refuser les clients. Fournier, c'était le Breton bourru, solide, qui n'avait pas de temps à perdre avec les dilettantes. Pendant sept ans, Fournier et Pointet furent avec Laurent tout bonnement inséparables. Entre eux, le moindre échange avait pour conséquence de tirer l'ensemble du projet vers le haut.

À l'époque, seule l'équipe Fuji avait des prétentions similaires à celles de Laurent. Loïck était, lui aussi, un autre oiseau rare. En matière de conception, d'architecture et d'évolutions technologiques, il possédait au moins autant si ce n'est plus d'arguments que Laurent. Sauf qu'il était moins impliqué, il mettait moins les « mains dans le cambouis ». Mon frangin était sur le chantier du matin au soir ! Loïck, qui habitait à cent cinquante kilomètres du sien, passait de temps à autre comme un pilote de Formule 1. Sans doute Laurent était-il moins à la pointe de la modernité, mais, chaque hiver, il démontait son bateau pièce par pièce, moteur, accastillage, électronique, tout y passait, rien n'était laissé au hasard !



Les frères Bourgnon lors de la Transat en double Jacques Vabre en 1999. Les deux skippers avaient remporté la précédente édition, en 1997.

Ses victoires sur les Routes du Rhum 1994 et 1998, Laurent les doit à son sens marin, à son goût de la compétition, mais aussi à sa machine dont il maîtrisait chaque centimètre carré. Sur l'eau, s'il n'était pas le plus fin tacticien, sa connaissance parfaite des limites mécaniques de son engin lui permettait de le pousser jusqu'à en tirer le meilleur avantage. Dans l'équipe, personne n'était là par hasard. Laurent choisissait les meilleurs. Richard Silvani, qui travaillait chez Météo France, en est un bon exemple. Ce routeur au flair incroyable négociait toujours en amont les fichiers météo les plus récents.

En 2003, lorsque Laurent décide, à seulement trente-sept ans, de raccrocher définitivement avec la course au large, il fait là encore ce que personne n'avait fait avant lui : sortir par la grande porte alors qu'il est au sommet de son art.

Son nouvel objectif ? Se consacrer enfin à sa vie privée mise entre parenthèses quinze années durant. Jamais Laurent n'a fait les choses à moitié ! Avec du recul, je confirme que l'on est à son meilleur niveau vers quarante ans, cumulant expérience et sagesse. Avec Laurent, tout est allé quatre fois plus vite. Avec un objectif devenu soudain prioritaire : stabiliser son cocon familial. Avec Caroline, Jules, Justine, Lou et Basile, il entame un demi-tour du monde puis s'installe en Polynésie pour une vie de rêve.

Ce 25 juin 2015, tout juste rentré de mon propre tour du monde en « cata » de sport, j'apprends l'impensable : Laurent a disparu lors d'une plongée sous-marine qui a mal tourné. Sans attendre, je fonce avec ses proches à Toau, atoll perdu au cœur des Tuamotu, dans l'espoir de le retrouver. Une semaine de recherche avec l'appui de son bateau *Jambo* n'y change rien : Laurent est bel et bien perdu ! Je finis par jeter une lettre d'adieu à la mer pour, simplement, lui dire que je l'aime. Sa disparition est à l'image de sa carrière, violente, brutale, fruit d'une passion extrême. Laurent adorait nager, même avec les requins-tigres, même à cent mètres de profondeur. Il les a rejoints pour toujours, nous laissant avec un immense chagrin, orphelins à jamais inconsolables... Mais qu'il est beau le sillage que tu as laissé derrière toi ! Jusqu'au bout, tu as vécu sans réserve, sans limite, sans barrière d'aucune sorte... Tu me manques, frangin, tu manques à tous, à tes enfants, à tes amis, à tes admirateurs. Ta joie de vivre, ton charisme, tes résultats laisseront une empreinte pour plusieurs générations de marins. Et plus encore ! »

* « 100 marins,
100 portraits de
marins célèbres
par 100 auteurs »,
Éditions Paulsen,
528 pages, 99 euros.
Parution le 11 octobre.

