

13/07/2010 À 00H00

Capelle capitaine fracass

PORTRAIT [Excentriques] . Chaque jour, «Libération» part à la rencontre de personnalités hors normes. Aujourd'hui : un Vosgien toqué d'un trimaran de 30 ans, englouti, perdu... qu'il a déjà ressuscité trois fois.

Par **JEAN-LOUIS LE TOUZET**

Un des plus grands orfèvres de la construction navale vit sous une cathédrale de tôle ondulée au lieu-dit Kerran à Saint-Philibert (Morbihan). Il attend ce jour-là, l'œil charbonneux et les sourcils en broussaille, «*un client venu de Paris*» qu'il va immédiatement refroidir en lui expliquant que la construction de son bateau de 12 mètres lui coûtera trois fois le prix du marché et qu'il ne pourra en jouir que... dans dix-huit mois, «*si tout va bien*». Charlie Capelle, 55 ans, est connu dans le milieu naval pour fabriquer des voiliers uniques et pour sa passion «déraisonnable» et proche de la dinguerie pour un petit trimaran, couleur coquille d'œuf, vieux de 30 ans, qui s'appelle *Acapella*. Mais enfin, Capelle-Acapella ? «*Il s'appelait comme ça. Sur le coup, ça m'a sauté aux yeux, c'est sûr.*» N'importe quel freudien sourirait à cette homonymie si claironnante. Capelle a lié son histoire à ce 12 mètres au début des années 80, sur la côte Est des Etats-Unis. C'est depuis une passion inentamée. Extatique, même. «*Une névrose, mais une névrose constructive*», dit-il en buvant de la limonade, car Charlie ne boit que de la limonade, d'où cette ivresse légère due aux bulles quand Capelle parle de son bateau. S'il y a des gens qui mettent leur vie en bouteille, lui a fixé la sienne comme un aimant à ce petit maître de 2,9 tonnes qui, après des milliers d'heures de chantier, mouille depuis fin juin au pied du môle Caradec de La Trinité-sur-Mer, en attendant les premiers entraînements pour la Route du rhum, dont le départ sera donné le 31 octobre à Saint-Malo.

Toxine

Ainsi, depuis trente ans, lui qui par ailleurs construit avec sa dizaine d'employés des bateaux «cousus main» pour propriétaires ou coureurs au large, ne vit que pour cette monture ingrate dont il ne veut pas chiffrer le coût : «*Ça serait indécent*», dit-il en desserrant les dents. Si certains fabriquent des toxines, Capelle, lui, fabrique encore et toujours le même bateau, qui fut tantôt épave, tantôt donné pour perdu, puis retrouvé et chaque fois reconstruit à l'identique. C'est un objet merveilleux qu'il a reçu héroïquement sur la tête lors de la dernière édition de la Route du rhum, en 2006. «*Ce chavirage me hante toutes les nuits. Ce n'est toujours pas digéré. J'ai bien failli y passer, mais surtout je voyais encore trois ans de boulot partir en morceaux.*» Le navigateur fut secouru au large du cap Finistère par un concurrent, Philippe Legros, qui s'était détourné et à qui il voue «*une immense reconnaissance*».

Pour bien comprendre pourquoi Capelle s'est toujours incliné comme une passerelle devant ce bateau, il faut partir sur les rives de l'Etat du Maine (Etats-Unis). Nous sommes au début des années 80. De l'autre côte de l'Atlantique se construit - si l'on peut dire -, la destinée d'un jeune marin, prothésiste dentaire de profession, à jamais captif de son obsession : «*Jamais je ne vendrai ce bateau-là, tu m'entends ! Les acheteurs, je les reçois à coups de pied au cul.*» Cela donne un aperçu du caractère du bonhomme.

Début 1981, Charlie Capelle, qui ne parle pas un mot d'anglais, est embauché sur un chantier de la côte Est des Etats-Unis. Celui de Walter Greene, le pape du trimaran. Capelle y a rejoint le navigateur Phil Stegall, qu'il a connu en Europe et qui navigue sur les bateaux de Greene. Capelle a filé un coup de main à Stegall au départ d'une course en Angleterre, et ce dernier, ne sachant comment le payer, lui tend discrètement une enveloppe «*avec un billet pour les Etats-Unis*». Capelle est vosgien et a appris la voile «*sur les lacs*».

Il faut savoir que depuis 1978 et la victoire du petit trimaran de Mike Birch (*Olympus*), face au grand monocoque barré par Michel Malinowski (emporté en juin par un cancer foudroyant), le monde de la course au large ne jure que par ces bateaux «à trois pattes», légers et véloce. C'est justement aux Etats-Unis que s'est développée une technique de construction révolutionnaire pour l'époque, mariage du bois et des premières résines époxydes. Le résultat est bluffant. Ces bateaux sont vifs et maniables. Capelle tombe sur un bateau à vendre un jour en sortant du chantier de Greene. Justement c'est un jumeau d'*Olympus*, vainqueur de la Route du rhum 1978. Mais le Vosgien n'a pas la queue d'un radis. Philippe Poupon est justement sur la côte Est à la recherche d'un trimaran à louer et embauche Capelle comme préparateur. Quatorze jours de traversée pour rejoindre la France, de Boston, de Boston à Camaret (Finistère) : «*Le bateau volait. Un avion...*» Poupon l'embauche ensuite comme coéquipier pour une course en double (Twostar), car Capelle fait plus que l'affaire. *Acapella*, le nom de baptême du bateau, porte alors le nom du sponsor, *Chaussettes-Kindy*, et remporte la course dans sa catégorie.

Confié au navigateur Yves Le Cornec en 1982, pour le départ de la deuxième édition de la Route du rhum, *Acapella* est rebaptisé, le temps de la course, *le Télégramme de Brest*. Le Cornec réalise une course épatante et bat les grands multicoques, terminant 11^e de l'épreuve. L'année suivante, le Breton, lors d'une sortie avec des photographes, heurte une épave au large du phare des Pierres noires, à une dizaine de milles du Conquet. L'équipage est secouru, les appareils photo sont foutus, mais, lors du remorquage vers Brest, le bateau se disloque, la faute à une traction bien trop brutale.

Les restes d'*Acapella* seront retrouvés deux ans plus tard, sur une plage du Finistère, par un amateur qui rachètera les morceaux auprès de l'assureur du premier propriétaire américain. Capelle, entre-temps, a fondé son propre

chantier et il se pince en recevant ce coup de fil : «*Charlie, j'ai un cadeau pour toi. J'ai racheté l'épave, lui dit un médecin brestois de ses amis, on va reconstruire Acapella !*» Que fait Capelle ? «*J'ai consolidé pendant trois jours ce qui était encore en état, c'est-à-dire presque rien. Puis j'ai mis un hors-bord au cul de tout ça et je l'ai ramené par le raz de Sein à La Trinité.*»

Le bateau est mis au sec. Une coque et deux flotteurs très abîmés, c'est tout ce qui subsiste du modèle sorti du chantier américain de Walter Greene. Pendant cinq ans, l'épave va rester sur le parking du chantier de Capelle. En 1991, ce dernier se décide à remettre le trimaran en état. Son propre chantier a pris son envol. Les commandes rentrent. Une vie bourgeoise qui aurait pu se déplier devant lui. Mais le Rotary et les pantalons de golf, c'était pas son lot. Il endosse son bleu dès que son propre travail lui en laisse le temps, «*et jamais pendant les heures de boulot*». Acapella devient sa maîtresse au sadisme ricanant sur ses bers. Sa première épouse lui aurait lancé : «*Achète-toi une raquette de tennis, c'est moins coûteux.*»

Charlie coupe, scie, ponce, s'épuise et épuise tout le monde avec son obsession : «*Je le savais, mais c'est ma vie et aussi mon délassement. J'oublie tout quand je suis sur le bateau.*» Il s'y échine toujours seul, refusant que quiconque touche à «son» bateau. Voilà ce qu'il confiait à *Voiles et Voiliers*, il y a huit ans : «*En démontant la coque centrale je me suis aperçu que la construction était un peu grossière. Aux Etats-Unis la secte des multicoques n'était pas composée d'ébénistes, mais de passionnés géniaux comme le constructeur du bateau, Walter Greene.*» Celui-ci est d'ailleurs sollicité par Capelle qui s'entend répondre que les plans n'existent pas. «*Il m'a dit : "débrouille-toi !"*»

Stradivarius

Capelle mettra sept ans à reconstruire, appelant l'architecte anglais Nigel Irens à la rescousse pour dessiner de nouveaux flotteurs. En 1998, le bateau est mis à l'eau. «*Un stradivarius*», s'exclame *Voiles et Voiliers*. Capelle dit simplement : «*Vous trouvez ? C'est marrant car j'ai longtemps habité à Mirecourt, la capitale des luthiers.*» Sur la Route du rhum, cette année-là, Capelle améliore de vingt-quatre heures le temps mis par Mike Birch vingt ans plus tôt, naviguant sur la copie du voilier du skippeur canadien. *Acapella* devient le temps de la course *Chaussettes-Olympia*. A l'arrivée, à Pointe-à-Pitre, on retira l'équivalent d'un demi-seau d'eau de mer dans les fonds du bateau (autant dire rien) et pas un cordage n'était usé.

Capelle rentre en métropole, la gestion du chantier l'attend. Le Vosgien confie son *Acapella* - qui est le sien puisque ce copain médecin le lui a cédé - à deux connaissances en qui il a toute confiance. Charge à eux de convoier le bateau au printemps suivant. Les deux marins remontent l'Atlantique en avril 1999 et sont victimes d'un énorme coup de tabac au sud de Terre-Neuve. Sains et saufs, les deux hommes sont hélitreuillés par les garde-côtes canadiens mais le bateau est à l'envers : «*Des bouts de bois perdus à jamais dans l'Atlantique. C'est tout ce qui me reste. Toute mon énergie et mon savoir sont perdus*», commente alors Capelle. Il est aplati. Défait moralement.

Deux ans plus tard, le téléphone sonne dans son bureau. Un type a retrouvé l'épave en Galice. Il dit ne pas pouvoir se tromper vu qu'il y a le nom du bateau sur la coque et qu'on distingue «Capelle» sur le roof, même si les lettres sont un peu effacées. Capelle roule toute la nuit. Injurie les affaires maritimes espagnoles qui n'ont pas déclaré l'épave. «*Ces gens sont des salauds ! Et le droit maritime alors ? J'ai bossé quatre jours pour que l'épave soit en état d'être remorquée. Jean-Luc Van en Heede, un ami tourdumondiste, m'a pris en remorquage avec son gros voilier et on a traversé le Golfe de Gascogne.*» Capelle reconstruit une deuxième fois. Pour être au départ de la Route du rhum 2006. Puis chavire quatre jours plus tard. Une fois à terre, il arme un chalutier de l'île d'Yeu pour aller récupérer *Acapella* qui dérive. Le coût de la remorque ? 70 000 euros. «*Je finis de rembourser la banque.*»

Le bateau est donc reconstruit pour la troisième fois, toujours à l'identique. Et, après quatre ans d'infinie patience, il est d'une beauté saisissante : «*Au fond, mouler une coque ou une dent c'est presque la même chose, hein ? Je ne me voyais pas gratter des dents toute ma vie, c'est pour ça que j'ai construit des bateaux.*»

Charlie ronchonne toujours un peu. Il dit que son obsession n'est pas «*unique*» et raconte l'histoire de son ami gynécologue qui construit des bateaux pour son plaisir. «*Mais une fois qu'il a fini, il navigue trois semaines, puis se lasse, et le revend. Et ainsi de suite. Au fond, il est comme moi, c'est un manuel.*»

La voile, on sait que ça coûte, mais on n'en connaît jamais le prix.

[Demain : Les Noailles]