



## FABIEN CLAUW DU FIGARO AU TROIS MÂTS

IL A PARTICIPÉ TROIS FOIS À LA SOLITAIRE DU FIGARO AVANT DE SE RANGER, AVEC UNE VIE PROFESSIONNELLE PLUS CLASSIQUE. IL SORT AUJOURD'HUI SON 3E TOME DES AVENTURES DE GILLES BELMONTE.

Fabien Clauw est plus à l'aise pour parler frégate et histoire pendant des heures que pour parler de lui et de son parcours : 47 ans, natif du bassin d'Arcachon, il a écumé les pontons de La Solitaire pendant 4 ans avant de devenir notre « Alexander Kent français », auteur d'une saga maritime qui commence à connaître un beau succès en librairie. Sa 1re participation à La Solitaire remonte à l'édition 1996, avant d'enchaîner sur celles de 1997 et 1999. « *Nous étions en Figaro 1 à l'époque. Quand je suis arrivé comme bizuth, il y avait toute la vieille garde – même si c'étaient des trentenaires –, les Le Cam, Miche Desj', Poupon, Gautier. Ils avaient déjà leur palmarès. Cette année-là en bizuth, je côtoyais Franck Cammas, Vincent Riou, Jérémie Beyou et Yann Eliès. J'étais de cette génération et je devais avoir 23-24 ans. Question niveau et intensité, c'était assez engagé. Franck Cammas a gagné en 1997 pour sa 2e participation.* » Son souhait était d'aller vivre cette aventure-là. Pas forcément d'en faire carrière. Et si la Route

du Rhum l'a toujours attiré, il ne visait pas le Figaro pour en faire un tremplin vers le Vendée Globe. Diplômé d'un IUT commercial, Fabien Clauw se lance en Figaro après son service militaire dans la Marine nationale. C'est l'arrivée d'une étape au bassin d'Arcachon qui va l'y pousser. Les marins, de retour d'une étape

**LA SOLITAIRE, C'EST UN PARCOURS INITIATIQUE QUI PERMET DE BALAYER LE SPECTRE DES ÉMOTIONS HUMAINES EN UN TEMPS TRÈS COURT...**

d'Irlande, l'ont impressionné alors qu'il naviguait en J/24, participait aux mondiaux. Il s'est dit : je veux faire ça. Avec beaucoup de pugnacité, il arrive à trouver son budget

et son Figaro qu'il est allé chercher à La Trinité, pour se retrouver un mois durant « en grand souffrance », précise-t-il dans un grand rire. « *Souffrance physique, mentale, psychologique.* » Il finit toutes les étapes mais en allant au bout de lui-même. Il se rend compte de ce à quoi il faut consentir comme travail pour commencer à s'amuser et figurer dans la première moitié du tableau. Lucide, il sait que, comme dans toute discipline, plus on en bouffe, plus on progresse. « *En 1999, il y avait du monde sur l'eau avec pas moins de 55 concurrents. Cela faisait des belles lignes de départ et des belles flottes aux escales. J'ai dû faire 27, puis 17 à la dernière. J'y ai consacré du temps sur l'eau avec mon bateau.* » Et ce qu'il retient de cette expérience, c'est « *un parcours initiatique de vie, l'apprentissage de la rigueur et de l'humilité.* » « *Mais ce qui m'a le plus plu, indépendamment de la course, c'est*

*de pouvoir balayer le spectre de toutes les émotions humaines en un temps très court. Euphorique sur une étape, et a contrario, quand tu as la tête dans le seau, tu es au bout de ta vie. Cela m'avait beaucoup plu. On apprend à se découvrir.* »

Le fait de monter le projet, d'être sur la ligne de départ, c'était également à ses yeux une belle victoire. S'il a la chance de trouver un pool de sponsors pendant 4 ans, son histoire avec la course au large s'arrête finalement assez vite. Il avait un projet pour la Route du Rhum mais qui ne s'est finalement pas concrétisé. Il a eu envie de faire autre chose, de naviguer différemment, en croisière. Il rentre alors dans le rang, d'abord chez Lagoon pendant 3 ans, puis chez Viking qui lui permet de rester proche du milieu de la course au large et des coureurs en vendant du matériel de sécurité. Il vit à La Rochelle et se déplace dans tous les ports. En 2008, le rachat de la société par un fonds d'investissement l'amène à partir et à réaliser son rêve, faire le tour de l'Atlantique. Il passe son brevet d'État et monte son école de croisière, Mer belle Événements. Fédérant certains de ses amis autour de lui, il propose des initiations pour les entreprises, des formations à la Transquadra. Parfois, l'idée d'une Mini, d'un Rhum rejaillit, mais ses deux enfants encore jeunes le ramènent à une certaine réalité. « *Je continue à suivre la course au large. Je fais les départs du Rhum, du Vendée Globe avec ma société. Cela me fait toujours rêver.* » Et La Solitaire, forcément, il continue d'avoir un œil dessus. Récemment, il est allé essayer le Figaro Bénéteau 3 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. « *Historiquement, il y a toujours eu une part de vrais amateurs sur La Solitaire, mais avec ce bateau, je ne suis pas sûr qu'il soit à mettre entre toutes les mains. Le circuit s'est professionnalisé depuis longtemps. Je m'interroge sur la capacité des marins à aller chercher du repos à bord de ces lugues.* »

### DAMNER LE PION AUX ANGLAIS

Si les Français sont champions en course au large en solitaire, il faut bien admettre que ce n'est pas le cas dans le domaine de la littérature et des romans maritimes historiques. Comme de nombreux passionnés de mer, Fabien Clauw s'est régalié des récits des auteurs anglais, maîtres du genre, tels que Forester, O'Brian et Alexander Kent. Et des trois, c'est du capitaine Bolitho (d'Alexander Kent) qu'il se sent le plus proche : « *C'est le personnage le plus attachant. Celui auquel il est plus facile de s'identifier. Aubray (de O'Brian, ndr) est pas mal mais il navigue de concert avec le Dr Maturin et il est capable de passer quatre pages sur la description d'une bestiole. Par moments, on décroche un peu. Ce sont des auteurs qui s'inscrivent dans le temps sur des périodes différentes. Forester, c'est entre 1935 et 1955. Arrive ensuite O'Brian, puis Kent. Dans*



▲ **Le Pirate de l'Indien est le 3<sup>e</sup> tome des Aventures de Gilles Belmonte, capitaine de frégate de la Marine française juste après la Révolution française. Une série de romans maritimes historiques dans la pure tradition des grands auteurs anglais. Le tome 1, Les Trois Couleurs, a été publié en 2018, suivi par Le Trésor des Américains. Avec Les Aventures de Gilles Belmonte, on plonge au cœur des combats et d'une époque où les marines française et anglaise se disputaient le monde. On a enfin trouvé notre Alexander Kent.** Photos : Editions Paulsen

la modernité de l'écriture, cela se ressent. C'est plus facile de lire du Kent que du Forester. » Si Fabien dévore ces livres avec passion, il ressent une certaine lassitude à voir les Français servir de faire-valoir à ces héros Anglais. « *À un moment, cela va bien (rire). On a tous été un peu masos de s'abreuver de ces récits-là* » – où effectivement la Marine

**LES COMBATS À L'ÉPOQUE RESSEMBLAIENT UN PEU À DU MATCH RACING DANS LES CHOIX DE STRATÉGIE...**

française est souvent mise en pièces. Depuis longtemps, Fabien a en tête d'écrire sa saga, d'écrire sur cette période riche et complexe et d'avoir enfin un héros français. L'occasion lui est donnée de se lancer dans l'écriture pendant son tour de l'Atlantique. « *J'avais le scénario des 3 premiers tomes. Ils n'étaient pas hyper aboutis mais j'ai mûri cela pendant la traversée et je m'y suis mis. Est venu ensuite le temps des recherches. Je n'ai jamais mis les pieds sur une frégate mais j'avais la chance d'avoir à côté de chez moi la construction de L'Hermione. Je suis allé à plusieurs reprises visiter le chantier, m'imprégner des volumes, de ses particularités.* » Il mettra 4 ans pour écrire le tome 1, paru en mai 2018, 2 ans pour le tome 2 et 18 mois pour le tome 3, paru en janvier 2019. La saga du capitaine Belmonte est lancée. Le tome 1 est remarquablement

écrit et on a plaisir à voir enfin un capitaine français damner le pion aux Anglais. Mais attention, c'est romancé. Des gens de la Marine nationale l'ont contacté pour lui dire qu'ils avaient découvert certaines batailles et victoires françaises grâce à son livre. Mais ils ont été un peu déçus d'apprendre que l'auteur les avait inventées. Sur les combats, tout est romancé.

Comme ses maîtres anglais, Fabien Clauw part d'un contexte historique pour narrer les aventures inventées de son héros. Dans ses romans, les batailles sont bien racontées. Pour l'ancien figariste, « *les combats, c'étaient un peu comme du match racing dans les stratégies, avec l'inertie et le temps que requièrent ces bateaux pour manœuvrer. Ce n'était pas du Melges 24.* » Le succès commence à être au rendez-vous pour Fabien. La Marine nationale est ravie de cette saga, que la volonté de l'auteur est de faire progresser à raison d'une à deux années par tome. Dans le tome 1, on est sous le Directoire ; le tome 2 se déroule la semaine précédant le coup d'État du 18 brumaire ; le tome 3 se passe avant que Napoléon soit consul. « *C'est une période assez riche, avec beaucoup de changements politiques en peu de temps, avec l'histoire de notre Marine qui en dix ans passe de la marine la plus puissante au monde à une marine défaite.* » Le tome 4 – Le Capitaine de Bonaparte – est en préparation. Il se passera en 1802 : c'est la paix d'Amiens et l'histoire de l'expédition de Saint-Domingue. Fabien Clauw a reçu plusieurs prix littéraires. « *J'aimerais bien faire cela pendant 20 ans. La route est longue mais c'est une chouette aventure.* » On lui souhaite bon vent, et de belles batailles au capitaine Belmonte.