

VENDÉE ARCTIQUE : CORENTIN HOREAU ET L'IMOCA MACSF CONTRAINTS À L'ABANDON

Une avarie sur la cadène du J3 met fin prématurément à la course de Corentin Horeau, qui évoluait en deuxième position au moment des faits. Une décision difficile mais assumée, dictée par la sécurité.

Ce lundi 8 juin 2026, vers 21 heures, alors qu'il évoluait en deuxième position de la flotte sur la Vendée Arctique dans des conditions de vent soutenu (22 à 24 nœuds), Corentin Horeau a subi une avarie majeure à bord de l'IMOCA MACSF : la cadène du J3, point d'ancrage de la voile sur la coque, s'est complètement arrachée du pont lors d'un choc dans une vague, rendant impossible la poursuite de la course dans des conditions sécurisées.

Un début de course prometteur stoppé net

Les premières heures de la course étaient pourtant très prometteuses pour Corentin. « *C'était un beau début de course, un bon départ, une belle première nuit. J'évoluais à la deuxième position, avec Élodie pas très loin derrière. Je venais de passer sous J3, il y avait entre 22 et 24 nœuds de vent, c'était le début du vent fort annoncé et la mer était déjà bien présente. Ça tapait déjà, mais je ne bourrinais pas : j'avais décidé de passer vite sous J3 et de prendre un ris rapidement. Dans une grosse vague, ça a tapé fort et la pièce s'est complètement disloquée. Malheureusement, continuer sans câble de J3, c'est compliqué pour tenir le mât et éviter qu'il s'inverse* », explique Corentin Horeau.

Dès l'avarie constatée, l'équipe à terre, menée par son team manager, Alain Gautier, et son boat captain, Florian Giffraïn, s'est immédiatement mobilisée en travaillant en lien étroit avec Corentin pour explorer toutes les pistes possibles. Pendant près de deux heures, ils ont étudié toutes les options envisageables pour réparer le bateau et poursuivre la course.

« *La cadène du J3 au niveau du pont a cédé. Corentin n'avait plus la possibilité de naviguer avec le J3 et le J4, ses plus petites voiles. On avait une solution alternative : installer le J3 sur une autre cadène. Mais dans des conditions techniques qui n'étaient pas optimales, et sachant que la route faisait longer l'Irlande pendant plusieurs heures, on ne voulait pas prendre le risque de se retrouver au vent de la côte irlandaise avec une solution à la fiabilité incertaine. Et surtout, on ne connaît pas la météo qu'il aurait rencontrée dans quatre ou cinq jours pour redescendre du cercle arctique, où les conditions peuvent être très difficiles. Sa décision d'abandonner, que j'approuve totalement, a été prise après deux heures de réflexion. C'est la sécurité qui a primé et surtout, ne pas aggraver une situation qui était sous contrôle* », rapporte Alain Gautier.

Rentrer pour mieux repartir

Du côté de Corentin, la déception est réelle, mais la lucidité l'emporte. « *Il me restait encore 2 500 milles à parcourir et la météo est assez incertaine là-haut, on peut y rencontrer de grosses dépressions. On a préféré prendre la décision de ramener le bateau et de ne pas risquer d'aggraver la situation ou de casser autre chose. C'est dommage, j'étais bien dans le rythme. Mais il vaut mieux que ça arrive ici que sur la Route du Rhum ou sur le Vendée Globe. J'essaie*



de relativiser : les plus grandes réussites, les plus grandes victoires se construisent sur le long terme, ça passe aussi par des échecs », confie le skipper, qui ne manque pas d'humour malgré tout : « Il va falloir trouver les manettes pour avoir la vitesse de Sam Goodchild, il m'énerve un peu ! »

Alain Gautier partage cette philosophie : *« Cette course est importante dans le processus de qualification et pour l'entraînement de Corentin et bien sûr que c'est dommage. Mais à un moment donné, il faut savoir être intelligent dans ces décisions, et ne pas prendre plus de risques pour éviter de se retrouver dans une situation encore plus compliquée. »*

Ce qui interroge l'ensemble de l'équipe, c'est la nature même de la défaillance. *« J'étais au chantier Multiplast, le fabricant du bateau, ce matin et on est tous très surpris par cette avarie. C'est une pièce d'origine, livrée naturellement avec le bateau, qui a trois ans. Elle a navigué dans des conditions plus dures que ce que Corentin a rencontré hier. On est vraiment surpris »,* souligne Alain Gautier. Une analyse complète sera menée dès que les pièces seront disponibles pour inspection.

Corentin Horeau est en sécurité et fait route vers Lorient. La sortie de l'eau du bateau, initialement prévue fin juin, sera avancée à la semaine prochaine, avant une remise à l'eau anticipée.

La MACSF, pleinement solidaire de son skipper, salue la sagesse et le sang-froid dont il a fait preuve dans cette épreuve. *« Nous sommes très fiers de ce début de course. Nous sommes totalement alignés avec la décision de Corentin et l'équipe a toute notre confiance pour gérer cette avarie. En tant qu'assureur, nous ne pouvons que saluer le choix de la sécurité. Malgré la déception, nous sommes convaincus que Corentin saura repartir avec la même ambition »,* déclare Stéphane Dessirier, directeur général du groupe MACSF.

A propos du groupe MACSF

Premier assureur des professionnels de santé, la MACSF (Mutuelle d'assurance du corps de santé français) est, depuis plus d'un siècle, au service de toutes les personnes exerçant une profession de santé en France. Elle emploie 1 700 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards d'euros. Fidèle à sa vocation de mutuelle professionnelle d'assurance, la MACSF assure les risques de la vie privée et professionnelle de plus d'un million de sociétaires et clients.

Pour en savoir plus : macsf.fr

Contacts presse :

Annie Cohen - 06 71 01 63 06 - annie.cohen@macsf.fr