

Interview de Lucien Masméjan, avocat d'Alinghi

14.11.2007



Le soir du 12 novembre, au cours des discussions menées en vue d'un accord, BMW Oracle Racing a subitement annoncé cinq nouvelles requêtes qui affectent directement les dispositions récemment acceptées par tous les concurrents de la 33^e America's Cup. Alinghi pense donc que BMW Oracle n'a pas l'intention de négocier un accord en toute bonne foi.

BMW Oracle a eu plusieurs occasions de rejoindre la compétition et le processus de consultation avec tous les concurrents pour établir les règles de la 33^e America's Cup. Ils ont néanmoins choisi de s'en tenir à l'écart. La Société Nautique de Genève, en tant que Trustee de l'America's Cup, ne laissera pas un challenger de tierce partie, n'ayant pris aucun engagement pour la 33^e America's Cup, imposer un veto sur des règles et des dispositions acceptées par tous les concurrents inscrits.

Alinghi avait laissé à BMW Oracle jusqu'au 16 novembre pour décider s'ils souhaitent rejoindre la compétition et abandonner leurs poursuites, ou menacer l'organisation de l'America's Cup en 2009. Ils ont choisi de mettre en péril l'événement en 2009.

Alinghi va maintenant attendre la décision de la Cour Suprême de New York et espère que BMW Oracle respectera le jugement de la cour et ne cherchera pas à faire appel pour bouleverser la 33^e America's Cup et altérer la capacité des autres challengers à participer à cette épreuve.

Lucien, quel est votre rôle ?

Je suis membre du conseil d'administration d'Alinghi et j'agis en tant qu'avocat pour représenter les intérêts d'Alinghi dans le cadre de certaines circonstances critiques.

GGYC se dit déçu de voir que les négociations en vue d'un accord aient été rejetées. Est-ce vrai et si oui, pourquoi Alinghi aurait-il apparemment appelé pour dire que les négociations étaient terminées ?

La vérité c'est nous avons appelé pour leur dire que nous n'allions plus continuer de négocier avec eux et qu'ils devaient rejoindre la compétition et abandonner leurs poursuites. Cet appel a fait suite à plusieurs événements que je peux résumer ainsi : la semaine dernière, j'ai reçu un appel de Russell Coutts demandant pourquoi les discussions n'avançaient pas plus vite et je lui ai répondu qu'ils "devaient préciser leur position et savoir exactement ce qu'ils voulaient faire". Ensuite, nous avons eu plusieurs appels de Melinda Erkelens, l'avocate de BMW Oracle et j'ai alors pensé que les négociations basées sur la lettre envoyée il y a quelques semaines par Oracle et avançant neuf points de discussions étaient en bonne voie. Lundi soir, Melinda m'a rappelé et m'a dit "c'est bon, mais nous avons discuté avec Russell et il voudrait maintenant ajouter cinq points supplémentaires qui n'étaient pas sur la liste". Parmi ces derniers, une question fondamentale sur l'autorisation des tests à deux bateaux à partir du 1^{er} mars 2009, ce qui remet complètement en cause le programme de réduction des coûts mis en place avec l'accord des challengers. Elle est donc revenue avec ces cinq nouveaux points et je lui ai dit que je ne pouvais pas les accepter. J'ai alors suggéré de laisser passer la nuit pour réfléchir à la question. Mardi matin, je l'ai rappelée pour lui dire que ces cinq points constituaient un véritable problème. Elle m'a répondu "ces questions ont beaucoup d'importance pour nous. Vous devez y réfléchir. Nous avons besoin de ces cinq points". Nous avons alors analysé le problème avec notre équipe et avons ensuite répondu que nous ne pouvions pas négocier sur cette base... Vous essayez de résoudre les problèmes, vous les identifiez, vous vous concentrez dessus, vous êtes sur le point de trouver une issue et de l'autre côté, on revient vers vous avec cinq nouveaux problèmes. C'est une histoire sans fin et ce n'est pas la première fois que cela se produit dans ces négociations, donc nous ne pouvons plus continuer de négocier sur cette base.

Pourquoi avez-vous choisi de fixer la date limite du 16 novembre à 17h00 en demandant que le CCGY clarifie sa position quant à sa participation. Pourquoi cet ultimatum ?

Parce que nous avons une épreuve à organiser. Pour avancer avec le soutien de tous les challengers, nous avons besoin de certitudes, que ce soit pour les équipes ou pour l'organisation. Or tout ce que génèrent les poursuites judiciaires de BMW Oracle, c'est de l'incertitude. Une fois que cette date sera dépassée, nous saurons au moins si BMW Oracle participera à l'épreuve et abandonnera

ses poursuites, ou au contraire s'il continuera dans cette voie. Nous pourrions alors prendre les décisions qui s'imposent.

Le GGCY aurait apparemment proposé d'abandonner leurs poursuites en échange de modifications sur les règles... De quelles règles s'agit-il et pourquoi ces modifications sont aujourd'hui inacceptables ?

Je vais vous donner la liste des cinq points en question... Il y a d'autres points que nous avons discutés et sur lesquels je ne vais pas revenir, puisqu'ils ont déjà été mentionnés, mais les cinq nouveaux points avancés au cours des discussions lundi soir sont les suivants : ils s'inquiètent de la possibilité de substitution des bateaux, ils ne comprennent pas comment cela peut fonctionner et ils voulaient ajouter des précisions au règlement de la compétition. Ils voulaient également ajouter un système de protection où la meilleure équipe des Challenger Selection Series pourrait avoir plus de voiles. Ils voulaient en outre modifier le format des CSS et surtout autoriser les tests à deux bateaux à partir du 1^{er} mars 2009, qui est le point le plus important que j'ai déjà abordé. Enfin, ils souhaitent voir abandonnée l'interdiction de naviguer en août, relative à la période sans navigation fixée autour de l'épreuve de Formule 1.

La jauge et surtout le règlement de la compétition ont été acceptés par les concurrents inscrits pour la 33e America's Cup. Est-ce qu'Alinghi est en mesure de négocier ces règles avec un tiers n'étant pas inscrit ?

Non, Alinghi n'est pas en mesure de négocier ces points. Si jamais quelqu'un devait modifier le règlement de la compétition ou de l'événement, ou encore la jauge, cela reviendrait à AC Management, après consultation. Cela n'a donc rien à voir avec Alinghi. De plus, après avoir trouvé un compromis honnête – accepté par tous les concurrents – pourquoi devrions-nous changer une ou deux règles sous prétexte que BMW Oracle n'est pas satisfait de ces règles ? Pourquoi des règles jugées bonnes par des concurrents, ne le seraient pas pour BMW Oracle ?

Pourriez-vous revoir votre position et poursuivre les discussions ? C'est apparemment ce qu'espère le GGYC...

Non. Il y a maintenant une date limite très claire et le temps des discussions est terminé. C'est à eux de décider s'ils veulent participer à l'événement et abandonner leurs poursuites.

Russell Coutts affirme dans sa lettre que vous saviez que cet ultimatum serait rejeté. Est-ce vrai ?

Non. Comment pourrions-nous le savoir ? Tout d'abord, l'ultimatum n'a pas encore expiré donc ils peuvent encore s'inscrire. Comment pourrais-je savoir ce qu'ils ont l'intention de faire ? Ce que je sais, c'est que cette situation n'est plus viable car chaque fois que nous avons l'impression d'avancer dans les

discussions, Russell revient vers nous avec de nouveaux points de désaccord. Si c'est sa façon de négocier, d'accord, mais nous ne pouvons pas négocier ainsi, d'autant que ce n'est pas la première fois que cela arrive. Nous avons donc décidé de mettre fin à ces discussions. Ils connaissent les règles, c'est à eux de décider. S'ils veulent s'inscrire, ils le peuvent encore.

Est-ce qu'Alinghi a décidé, comme l'avance Coutts, ne pas vouloir participer à la Coupe en 2009 ?

C'est complètement faux. Nous espérons que la Coupe aura bien lieu en 2009 mais pour ce faire, nous avons besoin de certitudes. Et la seule façon de supprimer les incertitudes, c'est de voir BMW Oracle abandonner ses poursuites et rejoindre la compétition.

Quelle est la prochaine étape ?

Nous attendons d'abord une réponse de BOR avant l'heure limite vendredi soir. S'ils ne répondent pas, ou s'ils ne s'inscrivent pas, ou s'ils n'abandonnent pas leurs poursuites, alors CM Management réexaminera la situation la semaine prochaine et les possibilités d'organiser la régata en 2009. Il faudra prendre une décision rapidement après l'expiration de la date limite.

Souhaitez-vous ajouter quelque chose sur la question, pour les journalistes et le public qui suivent évidemment de près cette situation ?

Je n'ai qu'une chose à ajouter : je répète à BMW Oracle que dans l'intérêt de l'America's Cup dans son ensemble et pour l'avenir de la Coupe, ils devraient abandonner leurs poursuites à New York et rejoindre la compétition. Je continue d'espérer que c'est ce qu'ils feront avant vendredi soir.