

Des loups de mer bien entourés sur terre

Une course autour du monde en solitaire, sans escale ni assistance.... Un défi impossible à relever sans le soutien d'une équipe soudée et attentive aux moindres détails.

Une gigantesque marée humaine submerge, tous les quatre ans, Les Sables-d'Olonne. Au moment du Vendée Globe, des milliers de visiteurs affluent sur le port pour admirer les monocoques et approcher les skippeurs qui vont se lancer à l'assaut des océans en solitaire, pendant trois mois. «Une belle brochette de fous naviguant sur de drôles de machines», a dit d'eux Titouan Lamazou. Vainqueur de la première édition en 1990, il sait de quoi il parle.

Derniers réglages. Debout parmi la petite foule qui s'active sur les pontons à quatre jours du départ, Armel Le Cléac'h se livre à une séance d'autographes. A 35 ans, le navigateur jouit déjà d'un solide palmarès avec, notamment, une deuxième place lors de sa première participation à la course, en 2008. La performance force le respect: cette année-là, sur 30 monocoques, seulement 12 ont terminé la course. Pendant qu'Armel Le Cléac'h profite de son bain de foule, le team Banque populaire effectue les derniers réglages de son bateau. «Le monocoque est arrivé il y a deux semaines, chargé des vêtements et du matériel de sécurité, explique Pierre-Emmanuel Hérissé, le directeur technique de l'équipe. A partir d'une check-list, nous contrôlons les moindres éléments du bateau: vis, câbles, disposition du matériel, winches...»

Compétition longue et éprouvante, sans escale ni assistance, le Vendée Globe exige une préparation impeccable. Impensable, donc, de participer à cette course en solitaire... sans s'appuyer sur une équipe solide. D'après Michel Desjoyeaux, le seul marin à avoir remporté deux fois l'épreuve, 80% du travail doit être réalisé sur terre. ►



Le monocoque Banque populaire: un concentré de technologie pour un navigateur au mental d'acier.

PHOTO: B. STICHELBAUT / BFCE

Le marin doit être polyvalent et savoir hiérarchiser ses priorités, en allant droit à l'essentiel

► L'anticipation est le maître-mot. Une douzaine de personnes chouchoutent ainsi le monocoque Banque populaire, chacun ayant sa spécialité : l'électronique et l'informatique embarquée, les matériaux composites, le gréement, l'accastillage (les accessoires servant à manœuvrer)... Basées à Lorient et salariées de l'établissement bancaire, elles se consacrent à plein temps aux défis nautiques auxquels participe l'entreprise. Celle-ci investit un budget annuel de près de 7 millions d'euros dans ces compétitions. «Toute l'énergie que nous déployons, c'est autant de tâches qu'on épargne à Armel. Il peut alors mieux se concentrer sur la course», souligne Ronan Lucas, le directeur du team.

SORTIES EN MER. Ayant réussi à s'extraire de la foule, Armel Le Cléac'h s'entretient dans le bateau avec Christopher Pratt, le consultant technique de l'équipe, skippeur lui aussi. Ce dernier était le partenaire d'Armel lors de la Transat Jacques Vabre en 2011. A l'aide de logiciels ultrapointus, Christopher Pratt a analysé les performances du monocoque et défini des rythmes de navigation en fonction de la force et de l'orientation du vent. Pendant l'année de préparation du Vendée Globe, il a aussi observé comment manœuvraient les concurrents et fait part de ses conclusions au navigateur.

Pour l'équipe, le principal danger est de baisser la garde et de tomber dans la routine. «Même quand on a l'impression de maîtriser son sujet sur le bout des doigts, il faut constamment se demander : avons-nous fait les bons choix techniques ? Quels problèmes pourraient survenir ? Notre métier est fait d'imprévus», analyse Ronan Lucas. Depuis un an, de nombreuses sorties ont été organisées en mer ; l'occasion, pour les membres du team, de naviguer



Armel Le Cléac'h définit sa trajectoire en fonction des prévisions météo.



Derniers préparatifs avec le skippeur Christopher Pratt (à droite), son consultant technique.



Le team Banque populaire entoure le navigateur (les bras croisés, au centre). Chacun a un rôle bien défini.



Atelier points de suture pour Armel, qui s'entraîne sur un pied de cochon.



Le cycle de sommeil du marin : six heures par tranches de vingt minutes.

PHOTOS : V. CURUTCHET / B. STICHEBAUT / BPC

avec le skippeur. «Ces sorties nous permettent de comprendre pourquoi il peut parfois se montrer très exigeant dans ses demandes», explique Ronan Lucas. Des éléments qui paraissent anecdotiques à terre revêtent en effet souvent une importance vitale pendant la compétition. «Le responsable de l'avitaillement va comprendre, par exemple, à quel point il est difficile de manger à bord d'un bateau qui avance à 20 noeuds sur une mer croisée [lorsque la houle n'a pas la même direction que les vagues, NDLR]», poursuit le directeur du team. L'alimentation constitue d'ailleurs un élément clé de la préparation. Lors de la précédente édition, Armel Le Cléac'h a perdu 8 kilos à cause de quantités de nourriture trop justes. Une erreur à ne pas répéter. Conçus avec l'aide d'une nutritionniste, les menus sont simples, avec des extras pour les grands jours : une pintade farcie au foie gras à Noël et une bouteille de champagne à chaque passage de cap !

ANIMAL À SANG FROID. Bien que journalistes et caméramans continuent de fourmiller sur le port, le skippeur ne se laisse pas distraire. «Je le sens de plus en plus concentré : il commence à entrer dans son monde et à se projeter dans la course», confie un membre de l'équipe. Installé devant son ordinateur, Armel Le Cléac'h analyse les prévisions climatiques pour les premiers jours de course. Marcel Van Triest, le météorologue du team, vient lui prêter main-forte. En mer, le marin sera seul face aux éléments : le règlement interdit toute assistance concernant le routage, c'est-à-dire la définition du trajet optimal en fonction des données météo, sauf en cas d'extrême urgence. Il lui appartiendra donc de faire

lui-même les choix stratégiques. Pour la météo comme pour tout le reste. «Polyvalent, un bon navigateur en solitaire sait hiérarchiser les priorités, analyse Ronan Lucas. Armel est fort à cet exercice : il va toujours à l'essentiel. C'est un animal à sang froid. Sur l'eau, il a la rage tout en étant prudent et rationnel.» En cas de pêpin, il faut aussi être capable de se tirer d'affaire avec les moyens du bord, car le bateau se dégrade souvent au fil de la course. Il y a quelques années, un navigateur a dû souder son téléphone satellite à l'aide d'une fourchette !

VEILLE PERMANENTE. Pendant la traversée, les membres de l'équipe resteront joignables vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Grâce à son téléphone satellite, le skippeur peut les appeler et leur envoyer des photos. Ronan Lucas et Pierre-Emmanuel Hérissé, ses

interlocuteurs directs, effectuent une veille permanente, en alternance. Ils connaissent bien le monocoque et disposent, dans leur ordinateur, du plan du bateau et de sa «bible» (les photos de tous les composants, du mât à la quille). Ils se rapprochent de tel ou tel expert en fonction des problèmes, par exemple le responsable composite s'il s'agit d'un trou dans la coque. L'atelier héberge aussi un moteur et un mât identiques à ceux du monocoque, sur lesquels il est possible de simuler des réparations.

TROIS MOIS DE STRESS. Pendant quatre-vingt-cinq jours, Ronan et Pierre-Emmanuel vont être sous pression, partagés entre le désir que le skippeur réalise une belle performance et la crainte qu'il commette des imprudences : «Si une avarie, même mineure, se produit, on va stresser énormément. Sur terre, nous avons un sentiment

d'impuissance qui peut nous rendre très pessimistes.» Mais à la moindre crainte exprimée par le skippeur, l'équipe fera front pour le soutenir. «Je côtoie Armel depuis deux ans, j'ai navigué avec lui, rappelle Ronan Lucas. Je sais quand il est fébrile. Dans ces cas-là, on l'encourage et on lui propose de réduire la voilure pour se reposer.»

FACTEUR CHANCE. Le départ approche, et Armel Le Cléac'h remercie l'équipe pour son professionnalisme. Reste un dernier facteur de réussite, et de taille : la chance. Ronan Lucas est lucide : «Armel a le talent et le bateau qu'il faut pour gagner. A condition que la mer veuille bien le laisser passer.» Lors du Trophée Jules Verne, l'équipage Banque populaire avait vu une baleine surgir de l'eau à 2 mètres du trimaran. Deux mètres d'écart entre l'exploit et la catastrophe. ■

Thomas Lestavel



"IL FAUT RESTER EN TENSION POUR GARDER LA MEILLEURE TRAJECTOIRE"

Management : Quelles sont les étapes de la course que vous appréhendez ?

Armel Le Cléac'h : Les mers du Sud, principalement. Lors du précédent Vendée Globe, la traversée de cette zone a été éprouvante. Pendant un mois, j'ai navigué dans un environnement hostile, froid et humide, avec des vents puissants. Je me sentais seul et stressé.

Comment arrivez-vous à surmonter ces difficultés ?

A. L.C. : Elles sont compensées par les instants magiques que tout navigateur du Vendée Globe connaît. A la faveur d'une éclaircie, je pouvais par exemple contempler un ciel d'une luminosité incroyable. J'ai même eu la chance de

croiser des albatros. En règle générale, je calme mes angoisses en écoutant de la musique ou en regardant des photos.

Eventuellement, je passe un coup de téléphone à ma famille ou à l'équipe. Cela me permet de prendre de la distance par rapport à la course. Mais il faut rester en tension pour garder la meilleure trajectoire et éviter de se mettre en danger. Il faut placer le curseur au bon endroit.

Le stress le plus fort ne survient-il pas à quelques jours du départ ?

A. L.C. : C'est plutôt un moment de concentration. Je suis focalisé sur les fichiers météo qui m'indiquent les tendances des premiers jours de course. Mais je suis aussi très sollicité par les

médias et le public. Du coup, j'ai besoin d'un petit temps d'adaptation pour être dans le rythme et prendre mes repères à bord, une fois que la course a débuté.

Comment allez-vous gérer votre sommeil pendant trois mois ?

A. L.C. : Le centre d'entraînement de Port-la-Forêt a analysé mon cycle de sommeil. Mais je compte surtout sur mon expérience des régates en solitaire. Le Vendée Globe est plus un marathon qu'un sprint. Je vais dormir six ou sept heures par jour, par tranches de vingt à quarante-cinq minutes. Je me connais bien. Je sais quand je suis trop fatigué et que je risque de mettre en danger le bateau ou moi-même.