

L'ÉQUIPE

JOURNAL DU ***Nautisme***

Novembre 2014 > Supplément gratuit à L'Équipe
n° 22014 du dimanche 26 octobre 2014

SPÉCIAL ROUTE DU RHUM **GRANDE-TERRE EN VUE !**

Jérémie Beyou

Ultimes, qui va gagner ? - Eliès, le joker
Caseneuve-Joyon, au nom de l'amitié



EMBARQUEZ AVEC LE N°1 FRANÇAIS
DES FOURNITURES ET ÉQUIPEMENTS DE BUREAU

- PAPETERIE
- FOURNITURES
- SERVICES



Le discount est dans notre nature

- CARTOUCHES
- HIGH TECH
- MOBILIER



REJOIGNEZ UNE FRANCHISE QUI SAIT RELEVER LES DÉFIS
Sur la Route du Rhum comme pour vous aider à créer votre papeterie nouvelle génération, Bureau Vallée vous accompagne vers la réussite.

Bureau Vallée :

- Le 1er réseau national en développement rapide en forte croissance (240 magasins)
- Un positionnement discount sur les produits de marques
- Un concept adapté aux centres-villes et aux zones périphériques
- Des valeurs fortes et un accompagnement du franchiseur



Pour plus d'informations, contactez : franchise@bureau-vallee.com
ou rendez-vous sur www.bureau-vallee.fr/franchise





Durs à cuire

Sincèrement, il ne sera pas simple de faire plus beau plateau que celui que réunit cette dixième Route du Rhum. Pas un bateau qui n'ait fait l'actualité de la course au large à la française ces dernières années ne manque à l'appel. Mis à part Franck Cammas, appelé à bien d'autres missions, comme Michel Desjoyeaux, et Armel Le Cleac'h stoppé par une vilaine coupure alors que tous les suffrages lui attribuaient quasi unanimement la victoire... Ils sont tous là : le vainqueur du Vendée Globe ; le vainqueur de la Transat Jacques-Vabre ; un triple vainqueur de la Solitaire du Figaro ; le patron du plus gros trimaran du monde ; le joker préféré du banquier de la voile ; le recordman de toutes les traversées en solitaire en multicoque ; l'éternel jeune loup aux dents longues, armé d'un bateau neuf et à la mesure (31 mètres) de ses ambitions ; et même Sir Knox-Johnston, éternelle légende qui a conquis toutes les mers.

L'Atlantique va fourmiller de combats. Des défis technologiques, du sidérant et une pointe d'impossible chez les Ultimes ; des face-à-face-à-face-à-face en Imoca ; une belle et grosse bagarre générale dans la Class40, définitivement la plus étoffée de toutes ; des empoignades en Multi 50 ; des duels à fleurets mouchetés en classe Rhum.

De Yann Guichard, dompteur spectaculaire d'un titan de 40 mètres, à Charlie Capelle qui s'élancera sur le sister-ship d'Olympus – le parfait joujou avec lequel Mike Birch a ravi la victoire avec 98 secondes d'avance sur Michel Malinowski lors de la première édition – les 91 marins aborderont la ligne de départ dimanche 2 novembre avec un point commun : la trousse au ventre. À Pointe-à-Pitre, quelques jours ou semaines plus tard, tous ces durs au mal pourront s'en vanter : ils auront vaincu l'Atlantique.

Bonne lecture, et bon vent !

Frédéric Pelatan



À la une

Jérémie Beyou par Pauce



GRANDLARGE
| 310 | 350^{NEW} | 382^{NEW} | 410 | 450 | 500 | 560^{NEW} |

PERFORMANCE
| 36 | 40E | 45E |

Quittez le monde.

Laissez-le derrière vous.

Bateau amiral de la marque, le Dufour 560 est le fruit de 50 ans de passion et de savoir-faire dans la conception de voiliers.

Le 560 Grand Large reflète une élégance moderne, luxueuse et dynamique ainsi qu'une facilité de manoeuvre et une navigabilité incomparable.

Le parfait équilibre entre plaisir et confort, en toute confiance.



DUFOUR
YACHTS
LA ROCHELLE



Découvrez la gamme complète:
WWW.DUFOUR-YACHTS.COM

nautic
SALON
NAUTIQUE
DE PARIS

Venez découvrir les nouveaux
Dufour 382 et Dufour 350 Grand Large
en avant-première au Salon Nautique de Paris

Diffusion :
Supplément gratuit à L'équipe
n° 22014 du dimanche 26 octobre 2014.
Ne peut être vendu séparément.

Édité par :
JOURNAL DU GOLF SAS
Président fondateur : Frédéric Schmitt
738, rue Yves-Kermen,
92658 Boulogne Billancourt
Tél. : 01 40 93 23 92
infos@journaldugolf.fr

Journal du Golf
est une publication PSI :
Directeur général : Frédéric Schmitt
Tél. : 01 40 93 25 11
fschmitt@journaldugolf.fr

Directeur de la publication délégué :
Frédéric Schmitt - Tél. : 01 40 93 25 11
fschmitt@journaldugolf.fr

Directrice commerciale,
Fondatrice associée :
Sophie Joffo

Rédacteur en chef :
Frédéric Pelatan - Tél. : 01 40 93 25 32
fpelatan@gmail.com
fpelatan@journaldugolf.fr

Rédaction : Servane Dorléans, Stéphanie
Stoll, Pierre-François Bonneau, Raphaël Godet,
Camille El Beze, Pierre Le Clainche, Henry Gaul.

Secrétariat de rédaction :
Julie Lévy-Marchal

Responsable de la diffusion
et de la communication :
Catherine Tisseron - Tél. : 01 40 93 25 31
ctisseron@journaldugolf.fr

Rédacteur graphiste
Responsable fabrication :
Jean-Louis Guimar - Tél. : 01 40 93 25 30
jlguimar@journaldugolf.fr

Conception et
direction artistique :
Franck Valadier.fr

Maquette :
Karin Prissert

Impression :
Roularta Printing SA, Roeselare, Belgique.



PUBLICITÉ

Sophie Joffo / 01 41 04 97 84
sjoffo@amaurymedias.fr
Jean-François Chenut / 01 41 04 97 81
jchenut@amaurymedias.fr
François Hoeffet / 01 41 04 97 51
fhoeffet@amaurymedias.fr
Eva Lomnicka / 01 41 04 97 85
elomnicka@amaurymedias.fr

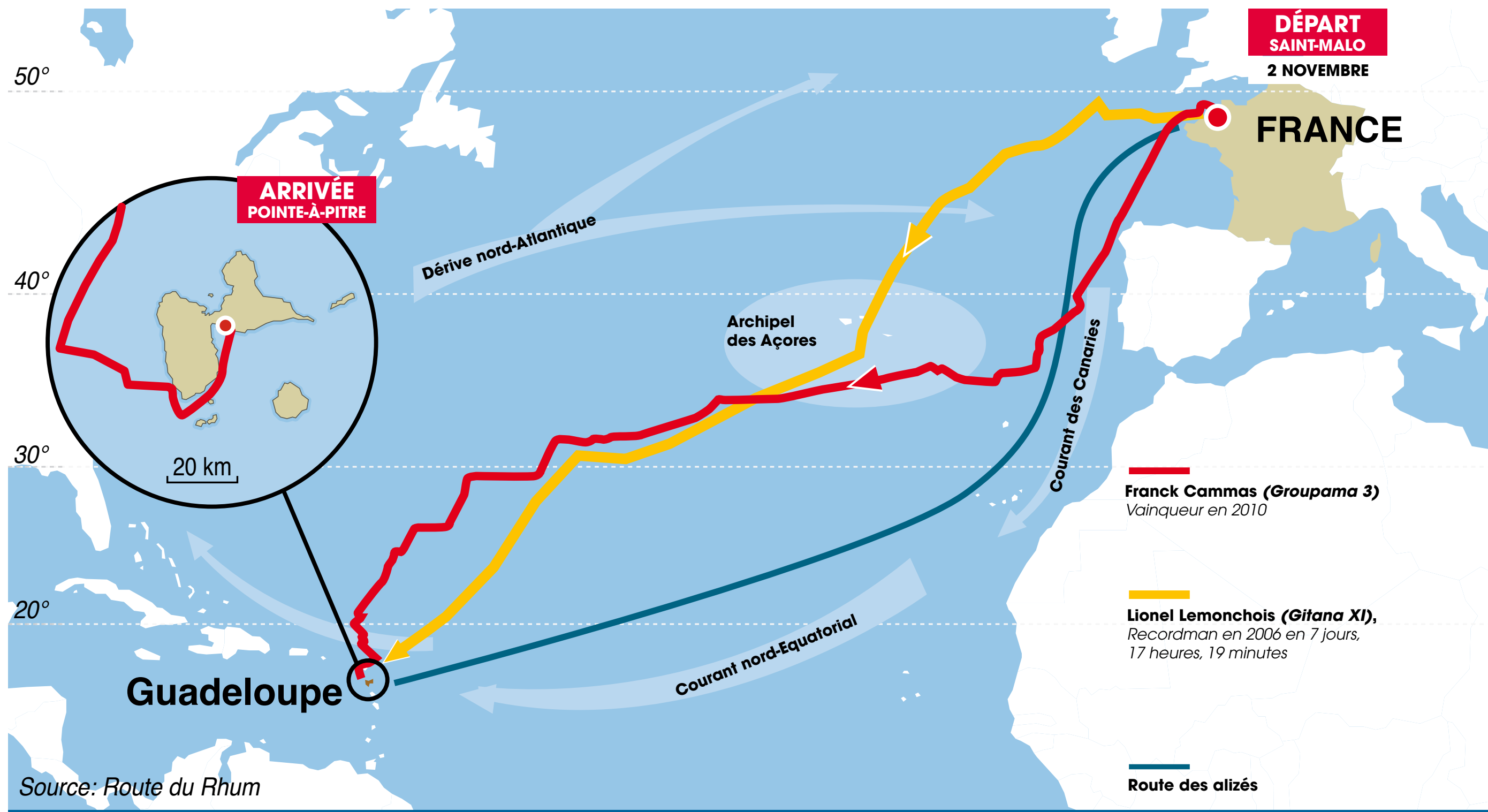
JOURNAL DU GOLF SAS
est une filiale du groupe
L'EQUIPE

LA VOIE ULTIME

Pour la dixième édition de la Route du Rhum, les huit trimarans Ultimes n'ont pas le même potentiel selon la force et la direction du vent. Or le parcours de 3 542 milles entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre est semé d'embûches que les solitaires vont devoir éviter, contourner, traverser, subir en fonction de leurs caractéristiques. Le routeur Christian Dumard nous éclaire sur les configurations les plus habituelles sur l'Atlantique.

Si les huit premières éditions de la Route du Rhum ont montré que l'orthodromie (route directe) devenait la voie logique, la victoire de Franck Cammas en 2010 par les alizés laisse entendre que les plus grosses unités vont privilégier cette autoroute du Sud, plus confortable, plus stable, moins stressante et finalement plus rapide... Mais encore faut-il que les conditions météorologiques du départ le 2 novembre permettent d'aller chercher ces alizés, ces vents réguliers de secteur Nord-Est à Est qui soufflent des Canaries (voire de Madère et parfois du Portugal) jusqu'à l'arc antillais ! En fait, c'est toute la difficulté de la Route du Rhum qui peut se scinder

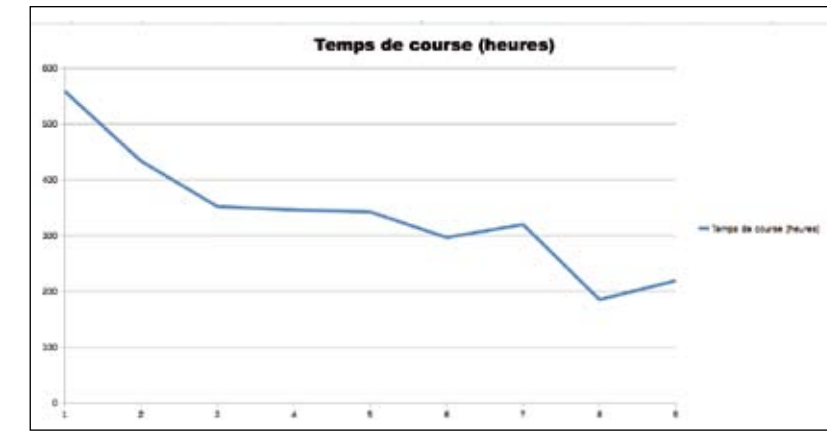
en quatre parties très différentes en termes de rythme : la sortie de la Manche de Saint-Malo à Ouessant (environ 120 milles), le golfe de Gascogne (environ 350 milles), le passage des îles des Açores ou des Canaries (environ 1 000 milles) et l'atterrissage sur les Antilles (environ 2 000 milles). Le temps de référence établi par Lionel Lemonchois en 2006 en 7 jours, 17 heures, 19 minutes, et 6 secondes (soit 19 nœuds de moyenne sur l'orthodromie), devrait aussi être battu si les conditions de navigation sont bonnes, et probablement descendu en-dessous de la semaine de course...



SORTIR AU PLUS VITE...

Christian Dumard : « Le premier obstacle à franchir sur le parcours d'une Route du Rhum, tracé du Nord-Est vers le Sud-Ouest, c'est la sortie de Manche puis la traversée du golfe de Gascogne. En cas d'anticyclone sur la Bretagne, la brise de nord-ouest à nord-est va permettre de démancher et d'atteindre rapidement le cap Finistère, comme en 2010. Mais il y avait alors eu un décalage des hautes pressions vers l'Est et seul Franck Cammas avait réussi à attraper les alizés portugais sans ralentir alors que Francis Joyon puis Yann Guichard, avaient été très freinés au large de l'Espagne. »

Au départ si les conditions sont anticycloniques (vents de secteur est), les leaders seront donc à Ouessant en début de nuit (5 à 7 heures après le coup de canon), alors que si la situation est dépressionnaire (brise de secteur ouest), ils entreront en mer d'Iroise en fin de nuit (8 à 12 heures après le départ). Mais ce qui a changé par rapport aux éditions d'avant 2010, c'est que dans un flux de nord-ouest en arrière d'une dépression, même avec de la mer formée, les gros trimarans Ultimes peuvent avaler le golfe de Gascogne en une demi-journée (350 milles entre Ouessant et le cap Finistère). Ce qui signifie que les leaders peuvent être au large de l'Espagne dès le lendemain soir du départ !



Courbe des temps : entre 1978 et 2006, le temps de course a été divisé par plus de trois ! Avec les trimarans Ultimes de cette dixième édition de la Route du Rhum, le premier pourrait descendre en-dessous d'une semaine pour avaler les 3 542 milles entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre...

LE CHOIX À OUESSANT

Christian Dumard : « S'il y a une série de dépressions qui balayent l'Atlantique comme en 2006, la route passe par l'orthodromie (route directe) en traversant l'archipel des Açores pour gagner le Sud comme Lionel Lemonchois. Il y a donc des manœuvres à enchaîner à chaque passage de front avec virements et réductions de voilure... En 2002, la configuration était particulière parce que le train des dépressions était très sud, ce qui empêchait les skippers de glisser vers le Sud : presque tous les bateaux qui ont cherché à descendre ont cassé ou ont chaviré parce qu'une dépression secondaire balayait le cap Finistère. Lalou Roucayrol, qui était resté très nord, fut le seul à ne pas faire escale, mais il s'est fait enferré dans l'anticyclone des Bermudes ! »

Les multicoques Ultimes d'aujourd'hui sont nettement plus robustes que les trimarans Orma des années 2000 ! Les solitaires peuvent donc affronter du plus mauvais temps sans casser comme en 2002 où seuls trois skippers sur 18 avaient fini... Mais le potentiel d'un multicoque est avant tout dépendant de la capacité du solitaire à renvoyer la toile très vite, sauf qu'aujourd'hui, les trimarans Ultimes avec deux ris dans la grand-voile et trinquette à l'avant, vont encore très vite (plus de 15 nœuds).

LA TRANSITION AÇORIENNE

Christian Dumard : « C'est le passage de la zone deux à la zone trois qui est déterminante : au niveau des Açores, c'est la phase fondamentale de transition pour passer d'un régime perturbé d'ouest aux alizés de nord-est. Même si l'alizé est mal établi, il faut retrouver ce régime pour ne pas se faire rejeter vers le Nord avec l'arrivée d'autres dépressions américaines. Cette jonction s'est déroulée parfaitement pour Lionel Lemonchois en 2006 puisqu'il n'a eu qu'un empannage à effectuer et qu'il a terminé sur un seul bord de 1 400 milles jusqu'aux Antilles ! »

Les « petits » Ultimes (MOD-70 et *Prince de Bretagne*) peuvent ainsi imaginer une route plus directe dans la mesure où les conditions de navigation restent maniables (moins de 30 nœuds et mer organisée).

Christian Dumard : « À cette époque de l'année, l'anticyclone peut être assez diffus, inconstant, instable, peu marqué. C'est un peu ce qui s'est passé en 2010 où Sidney Gavignet et Thomas Coville ont pris la voie du Nord quand les autres glissaient au Sud. Mais il y a eu une onde d'est (dépression qui circule sur le 30° nord et qui casse le régime des alizés) qui a profité à Franck Cammas quand Francis Joyon butait dessus et que Yann Guichard subissait des orages à répétition. La route Nord a été bloquée le dernier jour par cette onde d'est... C'est une configuration qui est difficile à prédire avant le départ et ce n'est qu'après deux-trois jours de course que les prévisions deviennent fiables, soit au niveau des Açores. Mais à routage égal, il vaut mieux tenter celui qui est au portant. »

L'INCERTITUDE DES ONDES

Christian Dumard : « La difficulté sur un routage avant le départ, c'est de connaître précisément l'état de stabilité de l'anticyclone et la possibilité de descendre vers les alizés sans trop ralentir. Si le départ de la Route du Rhum 2010 avait été donné avec 24 heures de décalage, il aurait été délicat d'envisager une route Sud car l'anticyclone s'est prolongé par une dorsale vers l'Espagne et il n'y avait plus de vent au cap Finistère ! La stratégie de Thomas Coville et de Sidney Gavignet avait été de se rapprocher le plus possible de la bordure nord des hautes pressions (avec des vents de secteur Ouest de 15-20 nœuds), mais il faut presque tout faire contre le vent... »

>>>

Désormais, les routages permettent de visualiser à 80 % voire à 100 % la trajectoire de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre grâce à la précision des données météorologiques. Les modèles sont plus fiables et les bateaux plus rapides... On peut donc construire des scénarios avant le coup de canon et au pire, établir deux possibilités qui se départageront le lendemain du départ : en 2010, le choix entre voie du Nord et autoroute du Sud s'est fait avant Ouessant, quand les solitaires ont empanné en Manche !

Christian Dumard : « Ce qui est difficile à prévoir, c'est aussi la force réelle des alizés quatre jours après le départ : s'ils sont puissants, les Ultimes peuvent aligner 600 voire 700 milles quotidiens, soit boucler un tiers du parcours en deux jours ! Un retard de 500 milles après le passage des Açores peut donc être comblé sur l'autoroute du Sud alors que la voie du Nord ne permet de faire que 300 milles par jour... Mais en revanche, un bateau qui se retrouve dans le Sud avec des alizés très est va devoir enchaîner les empannages et faire de la route en plus : l'avance qu'il aurait accumulé pourrait fondre face à un trimaran qui arriverait par le Nord sur un seul bord... »

LE PARAMÈTRE HUMAIN

D'autre part, la stratégie de chaque skipper pourrait être différente : certains sont là pour la gagne uniquement (ou au minimum pour le podium) et ils pourront

prendre une voie plus rapide mais plus risquée, d'autres veulent avant tout finir en espérant que les conditions météorologiques fassent le tri... Francis Joyon quant à lui, n'a plus rien à prouver et même si son bateau est potentiellement moins vélocé, il peut choisir une trajectoire plus dure mais plus courte. Ce qui ne sera pas forcément le cas pour les trois gros trimarans Ultimes qui voudront chercher des conditions maniables et moins physiques.

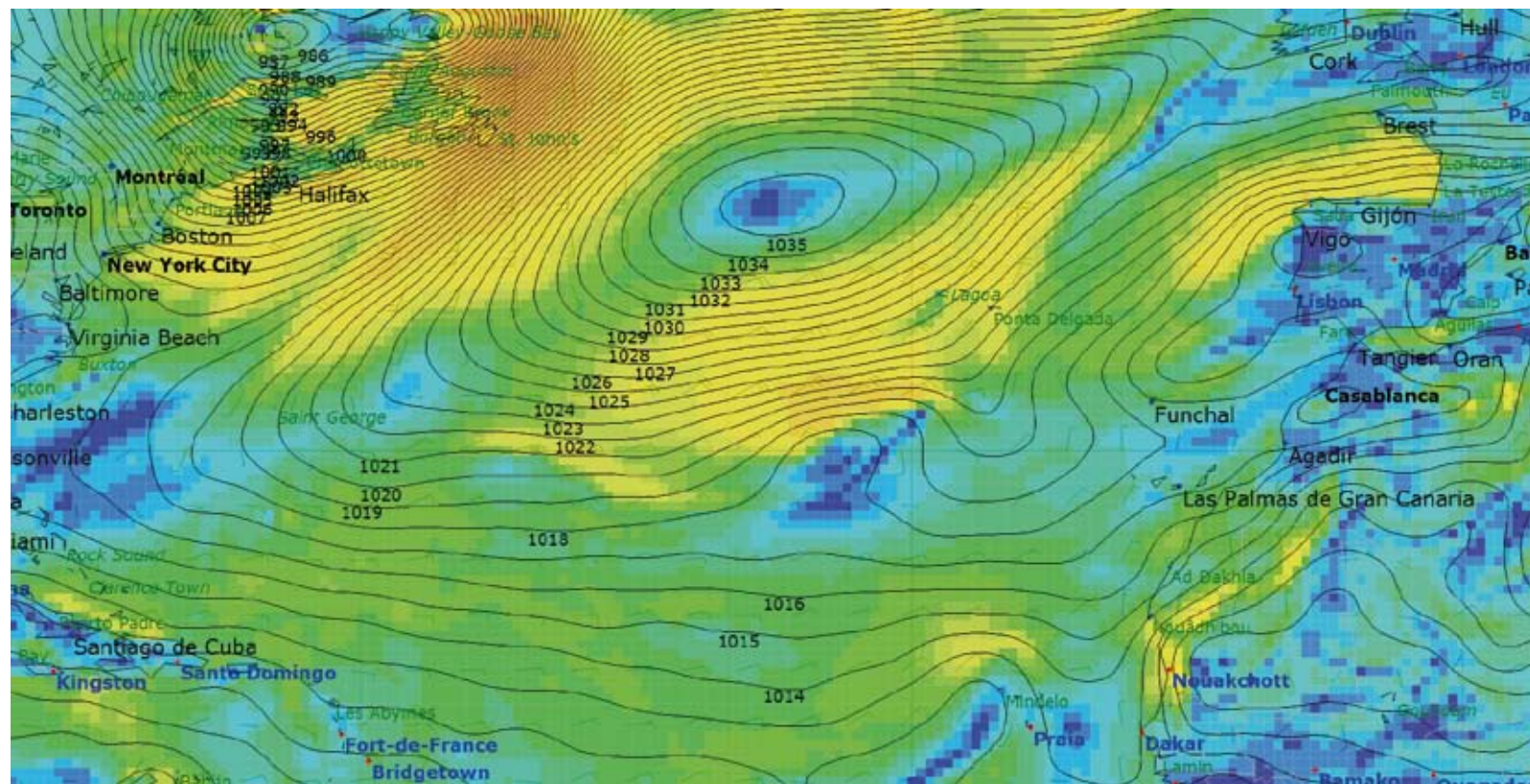
Christian Dumard : « En résumé, plus le multicoque est gros, plus il est intéressant d'aller rapidement dans le sud parce que les conditions de navigation sont normalement plus stables, donc plus gérables pour un solitaire. Le passage par le Nord face à un train de dépression serait très sollicitant pour le skipper qui devrait multiplier les manœuvres contre le vent et la mer. La route Sud offre donc théoriquement moins de manœuvres et permet de conserver le gennaker à poste (même roulé), ce qui n'est pas envisageable au près. »

Si au départ de Saint-Malo, la situation météorologique est relativement claire et que les trajectoires sont quasiment définies avec des vents plutôt stables, ce sont les trois « gros » Ultimes qui vont s'imposer. Si la configuration est complexe et variable avec des changements de rythme conséquents et renouvelés, donc entraînant plus de manœuvres, ce sont plutôt les « petits » qui seront à l'aise. Avec Francis Joyon comme arbitre dans la brise ! ➡

LES TROIS SCÉNARIOS DE CHRISTIAN DUMARD

CHAMP DE VENT N°1 :

Configuration très favorable pour un record et surtout pour les plus grandes unités puisque le vent portant est quasiment constant du départ jusqu'à l'arrivée ! L'anticyclone des Açores est puissant (1035 hPa) et très septentrional générant un flux d'est de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre ! Seul bémol, la dépression au centre de l'image qu'il faudra contourner par l'Est au niveau de Madère avant de reprendre les alizés d'est qui imposeront toutefois plusieurs empannages avant les Antilles. C'est la route Sud.



Christian Dumard : « Dans cette configuration n°1, il y a une dépression sur l'Espagne qui génère un flux de Nord-Est qui permet de descendre rapidement vers les alizés, un peu comme en 2010 pour Franck Cammas. L'anticyclone est au nord des Açores avec une dorsale qui se prolonge vers l'Irlande... Logiquement, la dépression au centre de l'Atlantique va se décaler vers Madère parce que l'anticyclone va être poussé vers le Sud-Est sous l'influence d'un régime perturbé en cours de formation sur Terre-Neuve. C'est une configuration particulièrement favorable pour les grosses unités (*Spindrift 2*, *Banque Populaire VII*, *Sodeb'O Ultim*) qui vont bénéficier de vents portants sur tout le parcours : moins d'une semaine pour arriver à Pointe-à-Pitre ! »

>>>



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

VIVEZ VOS PASSIONS SANS LIMITE



2 MOTORISATIONS DIESEL 144 CH ET 171 CH** • TRANSMISSIONS 2WD ET 4WD** • CHARGE JUSQU'À 1 100 KG*** • CAPACITÉ DE REMORQUAGE : 2 800 KG**

TOYOTA HILUX
JUSQU'À 4 000 € TTC
DE REMISE SANS
CONDITION DE REPRISE*

Découvrez aussi les autres modèles de la gamme 4x4 Toyota



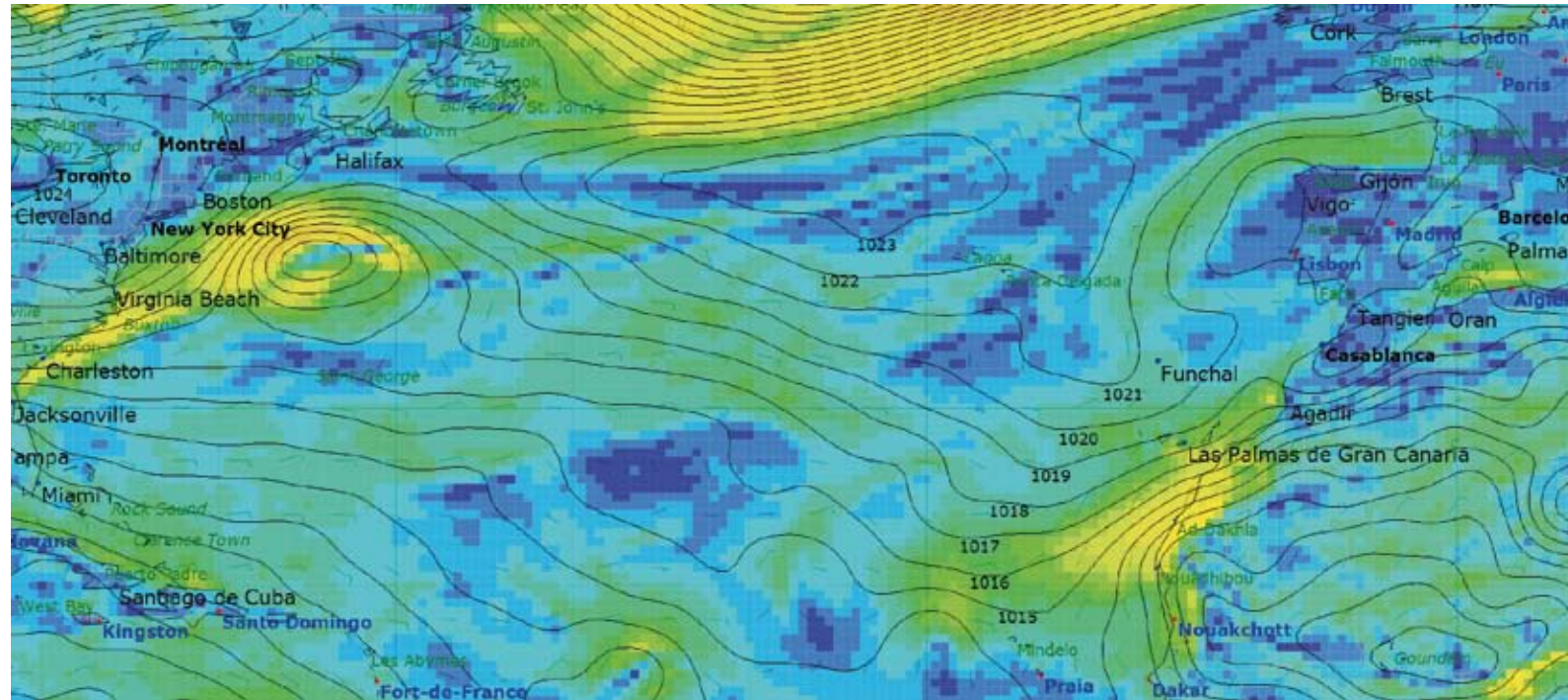
RAV4 Land Cruiser Land Cruiser SW V8

Consommations L/100 km (Normes CE) : cycle urbain/extra-urbain/mixte de **8,7/6,5/7,3** à **10,9/7,3/8,6**. **Émissions de CO₂ (Normes CE)** : cycle mixte de **192 à 227 g/km** (E à F).

* Soit **3 500 €** TTC de remise pour la commande d'un Hilux Double Cabine neuf Légende ou Invincible, sans condition de reprise, et **500 €** TTC de remise additionnelle pour l'achat d'un Hilux Double Cabine neuf Légende avec option Pack Highlands (**1 600 €** TTC) ou option Hard Top Loisir (**1 950 €** TTC), ou pour l'achat d'un Hilux Double Cabine neuf Invincible avec option Couvre-benne Roll and Lock (**1 650 €** TTC). **Modèle présenté** : Hilux Double Cabine Légende 2,5 l D-4D (avec peinture métallisée à **650 €**) à **30 040 €**. Remise de **3 500 €** déduite. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande passée entre le **01/09/2014** et le **31/12/2014** chez les concessionnaires Toyota participants. ** Disponible de série, selon version et finition. *** Pour le modèle Châssis Cabine 2WD.

CHAMP DE VENT N°2 :

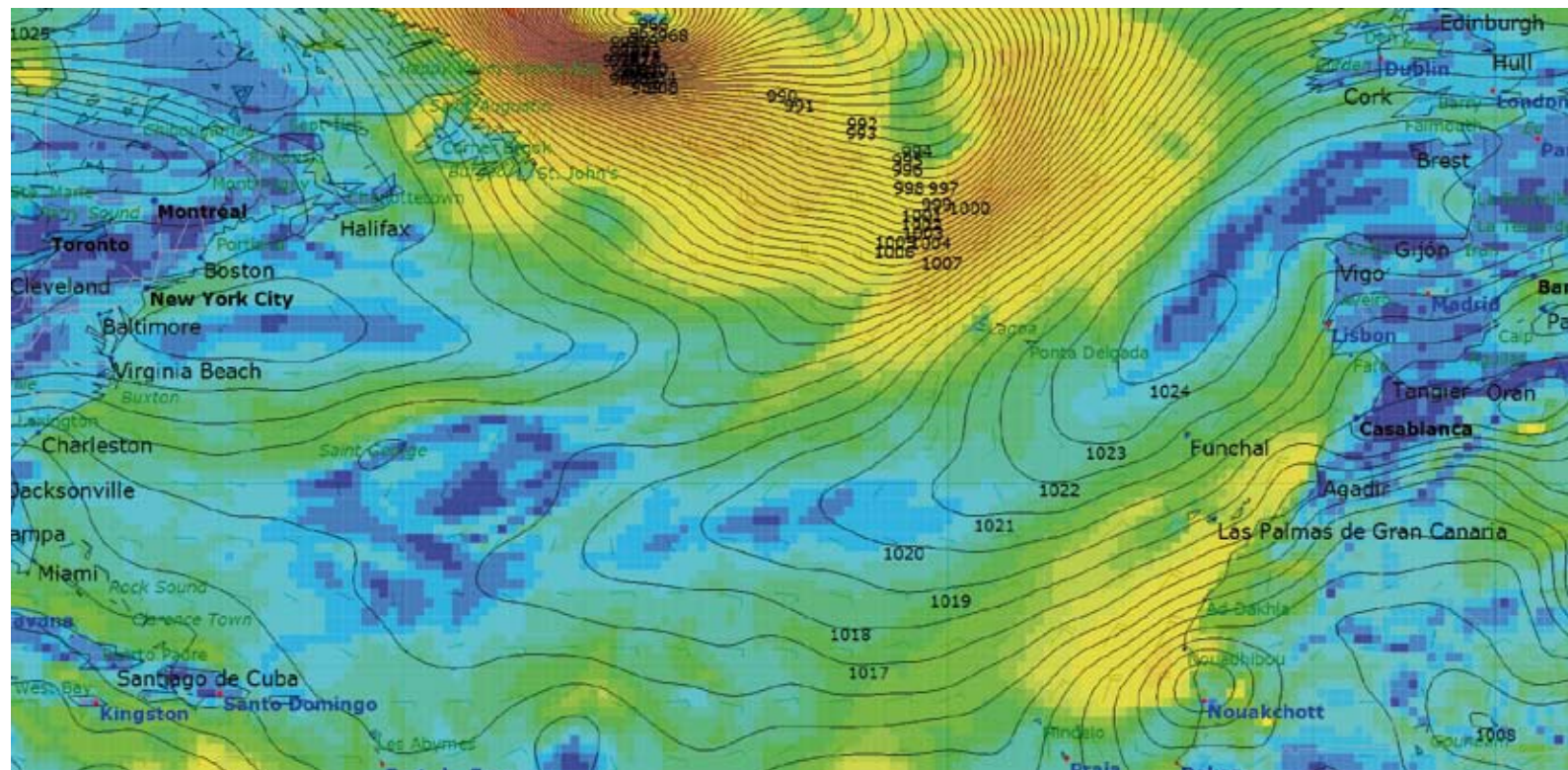
Dans cette configuration, le départ va être laborieux dans le petit temps au cœur d'une dorsale. Mais une fois à Ouessant, il y a de quoi accélérer jusqu'au large des Canaries. La difficulté est devant avec un minimum dépressionnaire (1015 hPa) au centre de l'Atlantique et une onde d'est avant les Antilles. Il faudra plutôt traverser la molle au niveau des Açores sur le 30° parallèle nord, pour rester dans ce régime modéré d'est et arriver par le Nord-Est sur l'arc antillais. C'est la route médiane.



Christian Dumard : « La situation n°2 est plus délicate avec du petit temps en Manche mais avec une dépression très au sud du Portugal : il faut aussi descendre mais avec beaucoup moins de vent en particulier au centre de l'Atlantique avec le passage de plusieurs ondes d'est entre l'archipel du Cap-Vert et l'arc antillais. Il n'y a pas vraiment d'alizés établis et les vents sont assez instables en force et en direction sur les trois quarts du parcours : ce sont des conditions plutôt favorables à *Prince de Bretagne* et aux trois MOD-70 (*Paprec Recyclage, Musandam-Oman Sail, Edmond de Rothschild*)... »

CHAMP DE VENT N°3 :

Une dépression (990 hPa) arrive de Terre-Neuve et va pousser l'anticyclone qui se prolonge jusqu'à Saint-Malo : petite brise d'ouest pour sortir de la Manche mais un flux de sud fort va s'installer dès Ouessant, rendant impossible la descente vers les alizés... Dures conditions avec plus de 40 nœuds de vent, une mer très formée et un passage de front deux jours après le départ qui va faire des dégâts ! Car en sus une dépression secondaire (966 hPa) va s'enrouler autour de la première rendant la bascule de la brise au nord-ouest très passagère ; du très mauvais temps contre le vent et la mer pendant au moins quatre jours sans pouvoir glisser en-dessous du 45° parallèle nord. La transition pour retrouver l'anticyclone des Bermudes (sur New York à ce moment) qui va se décaler vers l'Est pour remplacer celui des Açores ne pourrait donc se faire qu'au niveau de l'archipel atlantique... C'est la route Nord.



Christian Dumard : « Avec ce scénario n°3, impossible de descendre vers le Sud : le golfe de Gascogne est très calme et la dépression qui arrive par l'ouest va amener des brises fortes de sud ! C'est donc du près pendant plusieurs jours et il va falloir gérer une mer forte voire chaotique et déferlante jusqu'aux Açores où il faut espérer une phase de transition si l'anticyclone de Bermudes vient se recaler au centre de l'Atlantique. En revanche, si la nouvelle dépression sur Terre-Neuve s'enroule sur la première, la route vers le Sud sera barrée car il n'y aura que quelques heures de vent d'ouest avant le retour de la brise au Sud-Ouest ! Tous les skippers seront à la peine, mais Idéc serait finalement plus à même de s'en sortir même si ce n'est pas un trimaran très à l'aise au près... »



Soutenez Lionel Lemonchois, skipper du maxi trimaran Prince de Bretagne sur Facebook ou sur www.princedebretagne.com



Défendons le goût du frais

« ON EST LES PETITS POUSETS »

Dans la flotte des Ultimes, ils seront trois mousquetaires à tenter leur chance sur les Multi70, ex-MOD70. Face aux monstres océaniques, Sydney Gavignet (*Musandam Oman Sail*), Yann Eliès (*Paprec Recyclage*) et Sébastien Josse (*Edmond de Rothschild*) pousseront leurs mobylettes à gros moteur pour tenter de rivaliser. Depuis le temps qu'ils se côtoient, Yann Eliès et Sébastien Josse ont appris à s'apprécier.

DE VRAIS AMIS DE TRENTE ANS ?

Sébastien Josse : « Je me souviens très bien de la première fois où on s'est croisé : c'était à l'occasion du Challenge Crédit Agricole en 1996, l'année où tu le remportes. Moi, c'était la première fois que je venais en Bretagne, je venais de ma Côte d'Azur. Je n'imaginais pas encore que j'allais m'y installer. »

Yann Eliès : « Tu faisais aussi partie de la sélection ? C'est marrant, je ne m'en souviens pas. On se souvient plus facilement de celui qui gagne (*rires*). Après, on a eu l'occasion de se croiser pas mal de fois sur le circuit Figaro. »

S. J. : « J'ai remporté le challenge l'année suivante... Mais oui, on a fait nos classes ensemble sur la série. Sauf que Yann continue d'y sévir. Moi, j'aime trop les bateaux qui vont vite. Même si je reconnais qu'au niveau sportif, il n'y a pas plus belle course que la Solitaire. »

Y'A PAS QUE LA VOILE DANS LA VIE

Y. E. : « En fait, on ne se voit pas beaucoup. On habite pas très loin l'un de l'autre, mais on a des activités qui sont déjà tellement prenantes, que le reste du temps, on essaie de le consacrer à nos familles. »

S. J. : « Père de famille aussi, c'est un métier... Maintenant ça peut nous arriver de nous retrouver pour une session de surf, voire une partie de pêche au bar en baie de Quiberon. Mais c'est quand même occasionnel. »

Y. E. : « À ce propos, il va peut-être y avoir de la vague les jours prochains. »

S. J. : « Pourquoi pas, faut voir... »

CAP SUR LE RHUM

Y. E. : « Déjà, remettons les choses au point. Seb court avec un bateau très largement optimisé par rapport à la plateforme d'origine. C'est comme si en Formule 1, il courait chez Red Bull et moi chez Toro Rosso... De plus, j'en suis encore au stade de la découverte du bateau. »

S. J. : « Le challenge est déjà suffisamment complexe pour ne pas rester isolé. Avec Yann, comme avec Lionel (*Lemmonchois*), on discute beaucoup, on parle sans langue de bois. On a quand même un Trophée Jules-Verne ensemble, ça crée des liens. De toutes façons, il n'y a pas de secret sur ces bateaux : il faut naviguer, naviguer... C'est ce que je fais avec le Gitana Team depuis trois saisons. Tous les milles parcourus valent de l'or. »

Y. E. : « C'est clair. Je suis en formation accélérée. Pour tout dire, je n'ai pas

encore eu l'occasion de devoir prendre un ris en conditions réelles. Déjà, je suis moins stressé que les premières fois où j'ai pris en main le bateau en solitaire. Mais ça reste des bateaux pointus. »

S. J. : « Jusqu'à 20 nœuds de vent, tu es le roi du multicoque. Ensuite, tu commences à faire moins le fier. C'est surtout la mer qui est problématique. Il faut trouver le bon rythme entre vitesse et marge de sécurité. La voile rend humble mais, c'est encore plus vrai avec le multicoque en solitaire. »

Y. E. : « Par rapport aux Orma, les bateaux sont beaucoup plus solides. Ils tiennent dans lorsque la mer se déchaîne. Maintenant, même si les dispositifs de sécurité se sont améliorés, le risque du chavirage est toujours là. »

S. J. : « C'est pour ça que sur toutes les questions qui touchent à la sécurité, on a décidé de ne rien se cacher. Avec Sydney (*Gavignet*), on est les trois petits poucets des Ultimes. »

MOULINS À PAROLES ?

Y. E. : « Personnellement, je n'ai pas envie de me retrouver bardé de caméras à bord. On a aussi droit de préserver une part d'intimité. Un mec qui fait une course en montagne, on ne le suit pas 24 h/24. Si on ne garde pas un peu de mystère, on va finir par tuer notre sport... »

S. J. : « C'est un peu le paradoxe de l'affaire. On provoque sur ces grandes courses un engouement incroyable qui fait qu'on nous demande de toujours plus communiquer, raconter notre quotidien. Il va falloir faire attention à conserver une part de jardin secret. Quand je suis en course, j'estime que c'est à moi de choisir de dire ou ne pas dire comment ça se passe à bord. »

Y. E. : « Quand on y réfléchit, les outils de communication ont progressé, mais dans la manière de communiquer, on est toujours au même point. C'est toujours les mêmes questions, les mêmes réponses. Plutôt que de se poser la question de la performance des outils, il aurait peut-être fallu s'intéresser à ce qu'on voulait transmettre. Quand tu vois la visio d'un gars confiné dans un espace de quelques mètres carrés avec l'image qui bouge et le nom du sponsor en arrière-plan, ça fait vachement rêver ! »

S. J. : « Avec le développement des réseaux sociaux, on est maintenant dans l'immédiateté. On ne prend plus le temps de la distance, de la réflexion. Ça ne veut pas dire qu'il faille rejeter ces nouveaux modes de communication, mais il faut un peu de discernement. »

Y. E. : « C'est là qu'on s'aperçoit qu'on vieillit... » (*Ils se marrent*). ➡



Sébastien Josse et Yann Eliès.

GDF SUEZ MET TOUTE SON ÉNERGIE AU SERVICE DE SÉBASTIEN ROGUES



Les 147 400 collaborateurs de GDF SUEZ se mobilisent pour Sébastien Rogues tout au long de sa transatlantique en solitaire.

GDF SUEZ, acteur mondial de l'énergie (électricité, gaz naturel, services à l'énergie).

L'ÉNERGIE EST NOTRE AVENIR, ÉCONOMISONS-LA !

GDF SUEZ

ÊTRE UTILE AUX HOMMES

Dix jours après la Solitaire du Figaro, Yann Eliès apprenait qu'il était retenu pour prendre les rênes du Multi70 *Paprec Recyclage* à l'occasion de la prochaine Route du Rhum. Dans un délai de moins de quatre mois, il lui a fallu se familiariser avec la machine, enquiller des milles en solitaire, accompagné puis réellement seul. Des passages au chantier ont été nécessaires pour réviser une monture qui avait déjà 15 000 milles dans les flotteurs et peaufiner les dispositifs de sécurité de base qui permettront de naviguer en solitaire, sans avoir en permanence le cœur au bord des lèvres. Anatomie de la manière d'apprivoiser une machine de guerre.

POSER SON BAGAGE

Un record du tour du monde sur *Orange 2*, un tour de l'Europe en 2012 à bord du MOD70 *Spindrift*, une Transat Jacques-Vabre aux côtés d'Erwan Le Roux sur son Multi 50, Yann n'est pas un perdreau de l'année en matière de conduite des multicoques. Néanmoins, la pratique du solitaire sur ces machines demande un véritable apprentissage. « Pour m'entraîner, j'ai commencé par des navigations autour de l'île de Groix. C'est un parcours qui m'a obligé à réviser mes gammes avec de nombreuses manœuvres à la clé. J'ai commencé à m'entraîner en "faux solitaire" avec Jacques Guichard, un des meilleurs spécialistes, à mes côtés. Il connaissait parfaitement le bateau puisqu'il a participé à la construction de la série des MOD70 et a longuement testé le premier modèle avec Stève Ravussin. En ce qui concerne les manœuvres proprement dites, je n'ai pas eu de mal à me mettre dans le bain : j'ai retrouvé un plan de pont très proche de celui de *Fenêtré d'Cardinal*, le bateau d'Erwan Le Roux, même si ce n'est pas la même taille et la même puissance développées. »

SEUL À BORD

Naviguer en solitaire sur un trimaran de course conçu à l'origine pour de l'équipage, c'est savoir trouver le bon équilibre entre vitesse et sécurité. Pour y parvenir, rien de remplace les milles parcourus à bord. « Quand on dispose d'un temps aussi court, il faut aller à l'essentiel. C'est-à-dire partir naviguer dès que c'est possible, mais en veillant aussi à ne pas se mettre dans le rouge. Ce sont des bateaux qui ne tolèrent pas la faute. Quand tu navigues sur un multicoque en solitaire, tu dois être à 120 %. En monocoque, une faute d'inattention, c'est du temps perdu. Là, la sanction peut aller jusqu'au chavirage. Apprendre à dormir sur ce type de bateau fait aussi partie de l'entraînement. De toutes façons, au-delà d'une certaine force de vent, on est tout le temps sur le fil. »

MINIMISER LES RISQUES

Si le risque zéro ne peut pas exister sur ce genre de machine extrême, le but du jeu est quand même d'éliminer la plus grande part possible d'incertitude. Deux postes font l'objet d'une attention particulière, le pilote automatique et le système anti chavirage. « Sous pilote, on n'a pas le droit à l'erreur, alors que les problèmes à résoudre sont complexes : sur nos bateaux qui lèvent régulièrement la coque centrale, on ne peut pas avoir de speedo classique. Pour mesurer la vitesse, c'est donc le GPS qui prend le relais. On s'est fait quelques frayeurs avec le système : en gros, dès que le GPS décroche à un moment quelconque. Dans ce cas, pour la centrale de navigation, la vitesse instantanée devient nulle et, par conséquent, le vent apparent est assimilé au vent réel. Pour compenser, le pilote abat de 20 à 30°, condition idéale pour se mettre sur le toit si tu navigues aux allures de près... Ça veut donc dire que, au près dans du vent médium à fort, il faut prendre une marge de sécurité ; accepter, sous pilote, de ne fonctionner qu'à 80 % du potentiel du bateau. »

« Pour le système anti chavirage, j'ai adopté la méthode "Joyon" : un système rustique, mais dont je peux contrôler les paramètres. Là, je règle moi-même l'intensité dans les écoutes, l'angle de gîte, l'angle d'enfournement. C'est basique, mais c'est simple à faire fonctionner. Si un des paramètres programmés est dépassé, les voiles se choquent automatiquement. Là aussi, il faut savoir prendre des marges raisonnables. »

DÉBRANCHER

Une semaine à dix jours de course suivant les conditions météo, la Route du Rhum s'apparente plus à une épreuve de demi-fond qu'à un sprint. Il faut pouvoir dormir, s'alimenter pour garder toute la lucidité nécessaire afin d'emmener sa machine à bon port. « Dormir, c'est indispensable. C'est pour ça qu'il faut avoir une vraie confiance dans les soupapes de sécurité que l'on a à bord. Déjà que le lieu de vie est plus que sommaire. À bord de *Paprec Recyclage*, nous n'avons pas eu le temps de modifier la casquette qui donne sur le cockpit. Je peux y dormir, mais seulement en chien de fusil. Sinon, il faut descendre à l'intérieur de la coque centrale, mais on commence à être loin de toutes les manœuvres s'il faut intervenir. Il faudra vraiment attendre des conditions tranquilles pour profiter des aménagements intérieurs. Le reste du temps, ce sera plutôt de la survie... »

PROFESSION : ÉQUILIBRISTE SUR UN FIL SUSPENDU

Ce n'était pas la vocation des MOD70 que de n'héberger qu'un seul marin. Comme Sidney Gavignet et Sébastien Josse, Yann Eliès courra sur un fil le temps de la Route du Rhum. Chaud.

Texte de Pierre-François Bonneau - Photos Yvan Zedda / Paprec Recyclage

JE SUIS LANCÉ DANS UN PROJET VENDÉE GLOBE, ET C'EST SYMPA QUE YANN AIT BIEN VOULU PRENDRE LES COMMANDES DU MULTI 70. TOUT LE MONDE A FAIT EN SORTE QUE LE BATEAU SOIT PRÊT AVEC UN MAXIMUM DE PERFORMANCE ET UN MINIMUM DE RISQUE. MAIS LE RISQUE FAIT PARTIE DU JEU

Jean-Pierre Dick



Ultime

Texte de Frédéric Pelatan
Photo Marcel Mochet / Prince de Bretagne

LA FAIM DU PRINCE

Plus grand que les Multi70, mais plus petit que les autres Ultimes, *Prince de Bretagne* accuse un déficit de puissance, avec ses 80 pieds. Mais c'est mal connaître Lionel Lemonchois que d'espérer qu'il baisse les bras.

« On n'est pas bien, là, au bureau, détendu au soleil ? » Oui, c'est vrai. Lionel Lemonchois est installé à la terrasse de ses locaux, au bout de la base des sous-marins, à 100 mètres du ponton où souffle son *Prince de Bretagne* après la cavalcade du jour. Le vainqueur de la Route du Rhum pourra remonter sur son bateau quand il aura envie de remonter. La sortie du jour – vagues courtes et formées, entre 20 et 25 nœuds de vent – a ravi le touriste : c'était aussi rigolo que Space Mountain en plein air un jour de pluie. Mais, à quelque quatre semaines de l'édition 2014, le skipper bougonne. Un truc, une bidouille le contrarie : son bateau tire un peu à droite. « À vouloir faire trop bien, on finit par aller trop loin. » Le problème sera vite résolu et finalement moins pénalisant que l'obligation qui lui a été faite de fixer à l'eau son arbre d'hélice, ce qui le perturbe autrement. « Avant, j'avais un arbre d'hélice rétractable, mais il y a eu du lobbying. Alors, forcément, quand tu laisses traîner un truc dans l'eau, tu perds un peu de vitesse. » Au reaching, *Prince de Bretagne* passe les 35 nœuds sans taler la moindre tomate. Au près, il semble glisser sur ses patins, mais Lemonch' se méfie : « Dans cette mer de bord de côte, j'aime pas trop taper dans le bateau si ce n'est pas nécessaire. »

Extrapolation de l'ancien *Sodebo*, le *Prince* a gagné 20 pieds, mais il n'a pas changé d'esthétique. Fin, élancé, robe particulièrement réussie, il a des airs de sauterelles des mers. Surtout comparé aux monstres que sont *Spindrift* et ses 40 mètres, ou *Sodebo Ultim'* et ses 100 pieds de géant. « C'est sûr qu'il fait moins massif que les autres, raconte Lemonchois. Quand on a récupéré *Sodebo*, l'idée était de rallonger la structure tout en restant proche des efforts qui s'exerçaient sur l'ancien. On a viré 200 kilos de systèmes hydrauliques pour rallonger les coques et, dans l'opération, on n'a pris que 250 kilos de masse. » L'opération semble répondre aux exigences du projet : « Prince de Bretagne voulait qu'on fasse un bateau pour la Route du Rhum, c'est-à-dire un bateau facile à manœuvrer en solitaire, avec des impératifs financiers à respecter. On verra le résultat, mais c'est une belle opération pour l'instant. » L'idée directrice était de garder la même hauteur de mât et la même bôme et de compenser la frivolité longitudinale de l'engin dans les allures au portant en rallongeant les coques. Les amures des voiles, avancées, font gagner un peu de puissance. « Oui, avoue Lemonch', je suis en déficit théorique de puissance par rapport aux gros, c'est clair. Sur des longs bords dans une mer débridée, ils vont aller vite, mais la manipulation des bateaux est une clé importante : ils vont devoir beaucoup anticiper tandis que, moi, je vais pouvoir pousser chaque allure un peu plus loin. »

Le vainqueur et recordman de 2006, le champion du Rhum en Multi50 de 2010 n'a pas baissé les armes. « Le podium ? Mais j'espère bien. Ça serait une performance que les trois gros arrivent au bout. Pas d'alizés stabilisés, un temps un peu perturbé, des manœuvres à faire, des virements à envoyer... ça, ça serait le scénario idéal pour moi. »

Depuis les premiers bords un peu laborieux tirés juste avant la Route des Princes,

le tour d'Europe des multi dont la première édition eut lieu au printemps 2013 et qui vivra sa deuxième l'été prochain, le couple homme – bateau a progressé. Mieux (pire ?) le couple a connu sa première mise en échec. C'était sur la traversée entre Port-Louis, Bretagne, et Port-Louis, île Maurice. Quelques jours de course en solo, puis Lionel Lemonchois cabanait. « Ça allait bien, à bord, je m'y sentais vraiment bien. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai chaviré : je me sentais trop en confiance. On allait vite, je ne me mettais pas dans le rouge, c'était presque trop facile. » Lemonchois restera dix jours cloîtré dans son bateau retourné, à la latitude de Rio, de peur de le perdre. « À aucun moment je me suis senti en danger. J'étais dans le cockpit, quand j'ai senti que ça n'allait pas revenir, quand le mât a cassé, j'ai plongé à l'intérieur. Une fois à l'envers, le bateau peut flotter pendant des mois. J'avais de la flotte, de la bouffe, le vent me ramenait vers les côtes brésiliennes que j'aurais touchées, selon mes calculs, au bout d'un mois... »

Le drame évité, l'hasardeuse opération de sauvetage de la structure réussie, reste un souvenir qui fait bouillir son impatience, à l'approche de la Route du Rhum : « Quand je suis parti sur la Mauricienne, Thomas Coville venait de partir dans son tour du monde. Quand ça a débridé, qu'on s'est mis sous gennaker à Madère, je lui ai mis énorme. Ça me rend un peu confiant. Je crois qu'il y a la place pour que je sorte mon épingle du jeu... »

LIONEL LEMONCHOIS

Né le 2 février 1960 à Bayeux

Double vainqueur du Trophée Jules-Verne (avec *Orange II* en 2005 puis *Groupama 3* en 2010)

Double vainqueur de la Route du Rhum (sur *Gitana 11* en 2006 et en Multi50, sur *Prince de Bretagne*, en 2010)

Recordman de la Route du Rhum : 7 jours 17 heures et 19 minutes et 6 secondes en 2006.

Vainqueur de la Transat Jacques-Vabre 2005 sur *Banque-Populaire IV* avec Pascal Bidégorry.

Vainqueur de la Québec - Saint Malo 2000 avec Franck Cammas sur *Groupama*.

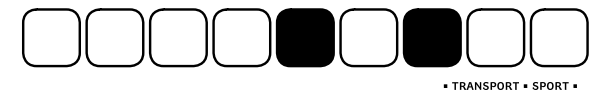
Vainqueur de la Transat AG2R en 2000 avec Karine Fauconnier sur *Sergio Tachini-Itineris*.

Record New York - San Francisco en 1994, avec Isabelle Autissier sur *Ecureuil Pilou-Charentes...*



La Bretagne, le large en tête
Breizh, penn da greiz

→ www.bretagne.fr



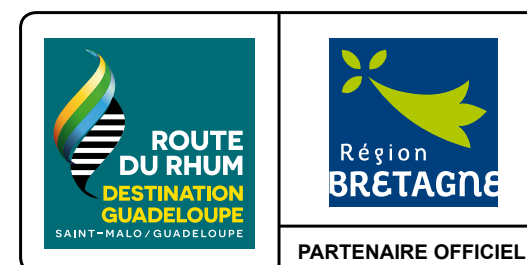
• TRANSPORT • SPORT •

La Région Bretagne, propriétaire du port de Saint-Malo, a le plaisir de vous accueillir pour la Route du Rhum Destination Guadeloupe

Depuis le 1^{er} janvier 2007, la Région Bretagne est propriétaire des ports de Lorient, Brest et Saint-Malo et en assure à ce titre l'aménagement, l'entretien et la gestion.

Les activités portuaires occupent une place importante sur le littoral et jouent un rôle de premier ordre pour le développement économique du territoire.

En 2014, la Région affirme et poursuit son engagement en consacrant 16,2 millions d'euros au développement portuaire régional.



24 octobre > 2 novembre



Propos recueillis par FRÉDÉRIC PELATAN - Photos PAUCE (www.pauce.com)

JÉRÉMIE BEYOU

« J'AI BESOIN DE ME FAIRE MAL,
MAIS LE COMBAT EST AUSSI
TRÈS CÉRÉBRAL »

Breton ? Oui, et d'origine contrôlée : Landivisiau. Super marin ? Oui, trois Solitaire du Figaro au compteur. Taciturne ? Il l'avoue, mais c'est juste parce qu'il est hyper concentré. Prétendant à la victoire en Imoca sur la Route du Rhum - Destination Guadeloupe ? Il fait partie des quatre favoris. Jérémie Beyou, le skipper de *Maître CoQ* est tout ça. Et bien plus. Interview.

>>>

“ LA BAIE DE MORLAIX NOUS DISTRIBUE
UNE POTION MAGIQUE : C'EST UN PLAN D'EAU
PAS FACILE QUI TE POUSSE À EMMAGASINER
DES RÉFLEXES QUE D'AUTRES N'ACQUIÈRENT
PAS TOUT DE SUITE ”

Comment devient-on marin quand on est né dans les terres bretonnes, dans un environnement agricole ?

Jérémie Beyou : « J'ai, comme beaucoup, des grands-parents qui ont travaillé dans l'agriculture plutôt que dans la pêche. Mais, en Bretagne, tu n'es jamais loin du littoral, et les deux mondes n'ont jamais été très éloignés : ce sont des métiers durs qui se vivent dans les éléments. Alors qu'on était loin de l'âge d'or de la plaisance, mon papa a pris, avec deux copains, trois bateaux en acier. Je crois qu'il a raté ma naissance parce que je suis né au moment où il mettait son bateau à l'eau, mais il devait y avoir un problème de soudure. *(Il rit)* Mon père m'a donné le goût de l'environnement marin, la mer, les ports, les mouillages, puis l'Optimist m'a donné le goût de la compétition...

... qui vient quand on gagne, non ?

J. B. : *(il rit)* Oui, mais il y a aussi le goût amer de la défaite pour développer le sens de la compétition ! J'ai rapidement compris que je n'aimais pas beaucoup perdre et, pourtant, j'ai beaucoup perdu au début. La voile est un sport complexe : je savais faire avancer vite mon Optimist, mais, contrairement à d'autres, j'ai mis du temps à comprendre les courants et les bascules de vent. En attendant, à perdre mais à y retourner, je me suis forgé un caractère. Depuis, j'ai du mal à baisser les bras. J'étais moyen, puis tout est venu à l'adolescence : mon cerveau a dû cocher quelques cases qui manquaient. J'ai aussi changé de support et j'ai commencé à faire du Moth Europe. Je me suis beaucoup plus éclaté, et j'ai connu la victoire.

Comment développe-t-on cette intelligence situationnelle ?

J. B. : Il se passe un truc, en baie de Morlaix, elle nous distribue une potion magique ! Ça peut venir de l'environnement – c'est un plan d'eau pas facile – qui te pousse à emmagasiner des réflexes que d'autres n'ont pas forcément tout de suite. C'est un peu le cas pour Armel *(Le Cleac'h)*, Nico *(Troussel)*, Yann *(Elies)* et moi. Mais on a aussi et surtout eu des éducateurs qui ont transmis leur savoir-faire. Tout de suite, je pense à Bruno Jourden, un immense champion. Ensuite, il faut naviguer sur beaucoup de supports, du dériveur, de l'habitable, de la planche...

Chaque apprentissage nourrit l'autre ?

J. B. : Ça développe le sens de l'observation, il faut regarder l'eau, les nuages, les autres... Je mentalise beaucoup. Avant une course, une fois que j'ai vu la météo, j'arrive à voir ce qu'il va se passer dans un court avenir. Puis je sens aussi comment vont se modifier les courses des bateaux en fonction des bascules de vent sans regarder les classements ou l'AIS. Ce sont des choses qui deviennent naturelles quand tu parviens à mentaliser ces éléments.

Opposer jeunes ingénieurs réputés intouchables dans la lecture des fichiers aux anciens nourris de feeling, c'est caricatural ?

J. B. : Je ne suis pas sûr que ça soit si tranché que ça, et j'ai peur que ça soit des schémas de communication. Ça fait bien de dire qu'on est une troncne dans la France des diplômés... Il y a beaucoup de gens très brillants qui ne sont pas surdiplômés. Certes, tu as sur ton ordinateur des informations qui te livrent les conditions de la performance de ton bateau, mais ça ne vaut que sur les gros bateaux. En Figaro, tu as moins d'infos. En dériveur, tu as zéro info, mais les champions olympiques de dériveur sont peut-être les meilleurs marins du monde.

Alors, vive le feeling ?

J. B. : Le feeling est hyper important, mais la voile est un sport qui fait appel à la rigueur et à l'esprit de synthèse. Évidemment, sur des projets dans lesquels tu as beaucoup de technique, des pièces à concevoir, des intervenants à gérer et des bateaux à développer, c'est encore plus nécessaire, mais on ne nous demande pas de calculer et construire les pièces. Une formation d'ingénieur, c'est une corde à son arc, mais d'autres personnes sont capables de regarder un plan d'eau, d'écouter et choisir les personnes avec qui travailler. Notre job est complexe : il faut évidemment du talent, de la rigueur, de l'investissement personnel, de l'engagement... C'est pour ça qu'il n'y a pas de case nous concernant dans les fichiers de Pôle Emploi. Même quand tu vas t'assurer, le métier de coureur au large n'existe pas.

Comment en vient-on à gagner trois Solitaire ? Vous n'êtes pas très nombreux à l'avoir fait – trois –, c'est donc qu'il y a un petit quelque chose de magique dans ce triplé...

J. B. : Il faut d'abord être amoureux de cette course. À part peut-être Jean Le Cam qui en a enquillées quasiment trois d'affilée, les autres, dont moi, ont quitté la Solitaire puis y sont revenus. C'est que cette course nous tient à cœur. Revenir sur la Solitaire, c'est se remettre en question. À ton retour, tu observes, tu prends des racles au début et puis, si tu as confiance, que tu as été capable d'avoir l'esprit suffisamment ouvert pour comprendre que ce qui marche, c'est ce que les autres ont développé depuis que tu es parti, tu peux alors prétendre à la victoire une deuxième ou une troisième fois. J'invite

les meilleurs marins du monde, qui n'ont pas gagné la Solitaire du Figaro, à venir ou revenir sur la série. Intellectuellement, la démarche est intéressante : ça fait du bien de gagner, mais ça fait aussi du bien de perdre.

Vous avez la réputation de bien aimer les remises en question...

J. B. : On a la chance d'avoir un sport à multiples facettes, qui propose des choses pour tous les goûts, du kitesurf au multi. Toucher à tout, c'est faire des rencontres, voir ailleurs s'il n'y a pas des choses intelligentes à apprendre, croiser d'autres cultures... Il faut être ouvert d'esprit. Les évolutions sont tellement rapides que, si tu restes enfermé dans tes convictions, tu ne progresses pas. Que tu fasses une sortie en mer en kite ou en Imoca, tu apprends forcément quelque chose.

Gagner la solitaire, c'est entrer dans la noblesse bretonne, non ?

J. B. : *(il rit)* Euh... Oui, c'est possible.

Entre nous, laisser un Charentais gagner un tour du monde en solitaire alors que la course en solitaire fait votre identité de marin breton, c'est gâcher, non ?

J. B. : *(il se marre pour de bon)* C'est un peu ça ! Mais les Bretons sont capables d'apprécier les performances d'un François Gabart qui n'est pas du séral. Même moi, c'est dire ! *(il rit)* Je ne sais pas si c'est quelque chose qu'on cultive ou si c'est pour la blague. Le marin breton aime bien jouer les gros bras protectionnistes mais, en réalité, c'est un voyageur. Dans tous les rassemblements autour du monde, un concert, un festival, une régata, tu trouveras forcément un Breton. On donne l'impression d'être hermétique à ce qui vient de l'extérieur mais, en réalité, on est hyper curieux et très ouvert d'esprit.

Sur vos terres, vous avez quand même un statut particulier, vous êtes plus connus que les footballeurs !

J. B. : Ce qu'on fait passionne tout le monde. C'est parce qu'on a des valeurs – qu'on développe ou qu'on préserve – qui séduisent les gens. Notre sport permet de mettre en valeur les sponsors, qui ont de très belles retombées. Honnêtement, je ne fais pas ça pour la gloire. Ce qui me fait aller de l'avant, c'est me bagarrer sur l'eau et tenter d'être devant les autres. Les entreprises qui viennent dans notre sport, c'est bête à dire, viennent pour des valeurs qui les concernent : courage et dépassement de soi. Plus que pour l'écologie, par exemple. La notion de courage, ils la partagent avec nous : c'est courageux en effet de sortir des sentiers battus et de se dire "Tiens, nous allons sponsoriser un bateau". Cet engagement mérite d'être valorisé par nous, les marins.

Pourquoi, avec tout ce que porte la voile en elle, ça reste compliqué de trouver des sponsors ?

J. B. : Il y a deux facteurs : c'est tellement plus simple de choisir une campagne de pub télé, avec des régies qui vendent tellement ça bien, garanti sur facture. En revanche, en sponsorisant une course ou un bateau, tu te démarques. Je pense aussi qu'on est victime du fait que notre palette de pratiques est très large et qu'on souffre de notre désorganisation. C'est compliqué pour une entreprise de faire le tri, de choisir le bon skipper... Le rêve serait qu'on fasse un peu le ménage, ou qu'on communique mieux. On a longtemps parlé d'une licence pro, comme ça existe en automobile, avec des classements de pilotes ou de coureurs... Peut-être cela permettrait aux possibles partenaires de hiérarchiser les gens, les courses, et de cibler en fonction de leurs moyens et de leurs intentions.

Même le titre de champion de France de course au large en solitaire a deux versions, selon l'année...

J. B. : Ça a eu de la valeur mais, depuis que la Transat en solo a été ajoutée au classement, seuls peuvent concourir au titre de champion de France ceux qui ont un budget pour faire cette course – et c'est cher. Pour moi – je prêche pour ma paroisse – les courses en monotype type Figaro ou Tour de France à la voile sont des juges de paix. Il faudrait réussir à trouver des séries références et hiérarchiser un peu toutes ces catégories. Les entreprises ont un peu de mal à s'y retrouver, mais le peu qui viennent dans la voile reste. C'est donc que ça marche.

Parlons du Rhum...

J. B. : Vivement que j'y sois ! Il y a plein de monde sur le bateau actuellement *(l'entretien a été réalisé avant le convoi de Lorient à Saint-Malo, ndr)*, parce que la préparation est une œuvre collective : l'ingénieur est à bord pour enregistrer des données, un technicien veille à ce que tout fonctionne bien, un journaliste pose des questions... Oui, vivement la solitude ! *(rires)*

En fait, vous aimez vraiment ça, le solitaire...

J. B. : J'aime aussi l'effort collectif. Pour moi, c'est un challenge plus compliqué

LES BRETONS DONNENT L'IMPRESSION D'ÊTRE HERMÉTIQUES MAIS, EN RÉALITÉ, ILS, NOUS SOMMES HYPER CURIEUX ET TRÈS OUVERTS D'ESPRIT



JÉRÉMIE BEYOU EN BREF

Né le 26 juin 1976 à Landivisiau

Age : 38 ans

Bateau : Maître CoQ (Imoca)

2e participation à la Route du Rhum

PALMARÈS

Trois fois vainqueur de la Solitaire du Figaro (2005, 2011, 2014)

Vainqueur de la Transat Jacques-Vabre 2011 avec Jean-Pierre Dick

Vainqueur de la Solo Maître Coq 2014, et du Défi Azimut 2014

Site web : www.maitrecoq.fr/voile

Twitter : @JeremieBeyou

de faire de l'équipage que du solitaire. C'est naturel pour moi d'être tout seul. J'aime m'isoler, faire mon truc dans mon coin. Ça me manque de ne pas être seul dans mon bateau, oui.

En gros, votre plaisir, c'est le solo, surtout si c'est bien dur ?

J. B. : *(il rit)* Il paraît que c'est ce que je laisse transparaître ! Quelqu'un me disait récemment : "Autant François Gabart transpire le plaisir d'être en mer autant, toi, tu as l'air de souffrir." Mais non, j'adore être en mer, je suis heureux d'être là ! Je ne dois pas bien le communiquer, mais ce bonheur est profondément ancré en moi ! C'est vrai que la notion d'adversité me plaît beaucoup, oui. Je n'aurais pas fait ce sport là, j'en aurais trouvé un au moins aussi exigeant et avec autant d'adversité. Il y a beaucoup de points communs avec le vélo, tiens, par exemple...

Vous avez besoin d'éprouver physiquement votre engagement ?

J. B. : Oui, il faut que je le sente. Les efforts sont moins constants, moins répétés en voile qu'à vélo, mais ils peuvent être plus violents, parce que tu démarres souvent à froid. Mais le combat est aussi très cérébral. Dans le vélo, tu as la préparation, les jambes, l'équipe autour de toi pour te lancer mais, "ame'ndoné", il faut que tu aies envie de te faire mal. Je pense que j'ai un peu de talent pour faire ce que je fais, mais je ne suis pas le plus talentueux. Alors je compense en allant plus loin physiquement, mentalement, et peut-être avec un peu plus de travail que les autres. En tout cas, je suis dans cette démarche.

Vous intellectualisez aussi la difficulté. C'est presque du masochisme !

J. B. : *(il rit)* Plus l'entraînement est dur, plus la compétition est facile. Plus tu as d'adversité, plus la victoire est valorisante. Ma victoire sur la Solitaire en 2011 a été facile : j'enquille trois victoires d'étapes. C'était le fruit de beaucoup de travail et de quelques sacrifices. Lorsque tu touches du doigt cette plénitude, cet état de grâce, c'est génial. Tous les efforts consentis, tu les oublies. Dans les périodes d'entraînement, comme celle qui précède cette Route du Rhum, où

l'on se met de grosses charges de préparation physique, où l'on enchaîne les navigations, où l'on a beaucoup de choses à penser, je m'éclate.

Vous pensez pouvoir la gagner ?

J. B. : Oui, je pense ; je n'irais pas courir en Imoca si je me sentais incapable de gagner. Ça *[le sentiment d'impuissance]* peut arriver un jour, hein, parce qu'il faut être capable de développer ces bateaux, il faut aussi trouver les moyens de faire progresser ton bateau, sinon c'est mort. Faire la course pour jouer aux marionnettes ou faire des vidéos... Si ton bateau n'est pas prêt, ou si tu n'es pas prêt, autant faire l'impasse et prendre le temps de te préparer pour la suivante. Là, on est prêt. Il y a peut-être deux bateaux en avance sur le mien, *PRB* et *Macif*, mais on n'est pas si loin que ça derrière, je pense. Il va être beaucoup question de trajectoires et d'intensité à long terme sur le bateau...

C'est peut-être vos monocoques qui promettent la plus grosse empoignade...

J. B. : Je pense que c'est l'Imoca qui va offrir la plus belle bagarre de toute cette Route du Rhum. Les quatre favoris (*Macif*, *PRB*, *Safran*, *Maître Coq*) se sont entraînés ensemble et il n'y a pas de gros écarts ; on connaît à la perfection nos bateaux, on manœuvre très proprement, les bateaux vont vite tout le temps, on les pousse quasiment à 100% de leurs capacités, il y a de belles équipes autour de chacun... François (*Gabart*) a bien résumé le truc : il dit que c'est la série où il y a le vainqueur du Vendée Globe, le vainqueur de la Transat Jacques-Vabre et le vainqueur de la Solitaire du Figaro. C'est sûr que ça va envoyer.

L'imminence du départ, votre projet, savoir que vous allez lutter pour la victoire, sont autant de bonnes raisons d'être heureux, non ?

J. B. : J'ai beaucoup de chance, j'en suis conscient. Tous ceux qui vivent la même chose que moi ont beaucoup de chance. C'est sûr, j'ai l'air un peu taciturne au premier regard, mais ce n'est pas parce que je fais la tête. Je suis juste extrêmement concentré sur ce que je vis. »



SAN FRANCISCO BAY
37° 46' 30" N / 122° 25' 5" W



MAX SPEED
45 KNOTS

© CHRISTOPHE FAVREAU / 727 SAILBAGS

"NOUS AVONS RECYCLÉ LES VOILES DU VAINQUEUR"

727TM
SAILBAGS
FLYING EDITION

RETROUVEZ 727SAILBAGS SUR LE VILLAGE DU DÉPART DE LA ROUTE DU RHUM, DU 24 OCTOBRE AU 2 NOVEMBRE

727SAILBAGS.COM

DESIGN EN VOILES RECYCLÉES - LORIENT / PARIS / ÎLE DE RÉ / E-SHOP



MAÎTRE DU TEMPS ?

Dimanche, à 14 heures pétantes, les 91 bateaux engagés couperont la ligne de départ de la Route du Rhum, destination la Guadeloupe, au nord de la pointe du Grouin. L'instant où les skippers changent leur approche du temps. Yves Le Blevec raconte la bascule.

Octobre, un vendredi de gentil petit temps dans la baie de la Trinité. Actual, le Multi50 d'Yves Le Blevec s'apprête à appareiller. L'objectif de la sortie : préparer le départ, prendre quelques repères pour ne pas être trop perdu quand, brusquement, le temps s'accélérera. « En bon régatier, dit Yves Le Blevec, on cherche un bon départ. En faisant cet entraînement, on déroule la journée du dimanche 2 novembre, où tout le team est concerné. On révise les étapes réglementaires comme plomber le moteur, débarquer l'équipage... Ça

s'enchaîne non stop. Plus je l'aurai répété, plus ça sera facile à vivre le moment venu. » C'est que l'instant est crucial. D'abord pour la course, mais surtout parce que les heures qui ont précédé ont été chargées d'émotions. « Ce sont des moments où je suis au max de la charge émotionnelle. J'ai du mal à penser bien. Le matin du départ, c'est du n'importe quoi, un tourbillon d'émotions vachement fortes. Trop. Répéter le départ permet de ritualiser ça. » Allié ou ennemi, le temps occupe une place centrale dans la vie d'un coureur

YVES LE BLEVEC

Né le 15 juillet 1965, à Palaiseau (91)
Skipper de *Actual* Multi50
Palmarès :
2014 : 1er ArMen Race
2013 : 2e Transat Jacques-Vabre
2011 : 1er de la Transat Jacques-Vabre
2007 : 1er Transat 6.50
2002 et 2005 : Trophée Jules-Verne

au large. On parle là du temps qui passe, pas du temps qu'il fait, bien que celui-ci ait un impact réel sur le temps qui passe. Quand les bateaux de la Route du Rhum couperont la ligne de départ, les coureurs regarderont leur montre d'une autre manière. Jusqu'alors, toute leur énergie aura été focalisée sur une date : le dimanche 2 novembre, 14 heures, point de mire à tout le travail en amont. « On a passé deux, trois ou quatre ans à se préparer pour ce moment, raconte Yves Le Blevec. En fait, ça agit comme un entonnoir. Plus tu approches du départ, plus le temps est serré, compté. » Une rencontre imprévue avec une bouée, au cours de l'été, a contraint le skipper à sortir le bateau pour quelques travaux de réparations. D'une complexité, le skipper a fait un atout. « On a eu le temps de faire énormément de choses, le temps du chantier, en profitant du fait d'être au sec. Du coup, on a même fini par être en avance sur notre programme. »

“ JE NE METS PAS DE RÉVEIL, SI LES CONDITIONS CHANGENT, JE L'ENTENDRAI AUX RÉACTIONS DU BATEAU. JE COMPARE ÇA À L'OREILLE D'UNE MAMAN CAPABLE DE REPÉRER LES PLEURS DE SON ENFANT DE L'AUTRE CÔTÉ DU MUR ”

La semaine qui précède se vit à Saint-Malo, sur le bateau, en salle de presse, avec les représentants et invités des sponsors et – un peu – le long des remparts. Une semaine où la pression monte progressivement. « On se projette dans tout, et il n'y a pas de limite, avoue le cap-hornier. Il y en a qui vivent peut-être ça tranquillement, mais pas moi. » Mieux vaut ne pas croiser Le Blevec au réveil, le dimanche matin, sourcil froncé et moral hésitant. « Le matin du départ, tu repenses à tout, ton ressenti te fait croire que tu n'es pas prêt, que ce n'est pas parfait... En prenant un peu de recul, donc en réfléchissant, tu sais que tu as bon. Mais les émotions, hein... »

DU TEMPS CERTAIN AU CERTAIN TEMPS

Le vrai moment où le temps bascule, c'est quand l'équipe finit par débarquer, avant la limite des quatre minutes du départ. « Là, tu deviens seul à bord. Tu y es. Je me souviens avoir été pris de court quand mon équipe a quitté le bateau, une fois je me demandais où ils allaient... » Au temps certain succède alors... un certain temps. Les estimations se font de plus en plus précises, mais impossible de prévoir une ETA certaine, le tout étant d'ambitionner d'arriver avant les autres. Impossible aussi de rester en « temps terrien » ; c'est le temps marin qui s'impose. « Tu ne te décrètes pas marin comme ça, ça prend du temps. Ça passe par un moment de moins bien moral, entre la deuxième et troisième nuit. En fait, il suffit que je dorme une heure ou deux pour que ça passe. » Durant la course, le temps s'affiche en TU, le temps universel. Yves Le Blevec s'est trouvé une grosse montre... pour dormir. « Je ne mets pas de réveil, je sais que, si les conditions changent, je l'entendrai aux réactions du bateau. Je compare ça à l'oreille d'une maman capable de repérer les pleurs de son enfant de l'autre côté du mur. Mais, avant de m'endormir, je regarde l'heure. Et si je ne me souviens plus du moment où je me suis endormi, c'est que je suis fatigué et que ma lucidité est altérée. » La course, elle, ne se décline plus en jours, heures et minutes de course, mais en distance. « C'est à ça que je m'accroche. Il y a des barres symboliques, les 1 000 milles, tout ça... Cela dit, en perdant la notion du “temps terrien”, j'ai découvert lors de ma première Mini, en 2001, sur l'étape Canaries – Brésil que je tenais super longtemps. Après 22 jours pour arriver au large de Salvador de Bahia, je sais que je vais arriver dans la journée, et suis content à l'idée de boire une bière sur terre le soir ; mais j'aurais pu continuer pendant des jours encore. J'étais en phase. » Une astuce, pour revenir au temps terrien ? En prendre « une bonne » le jour de l'arrivée. ☺



Scannez-moi

Nos clients se font remarquer, c'est notre plus belle récompense

Dans la route du rhum destination Guadeloupe l'agence kaori accompagne actual yves le blevec maître coq jérémy beyou

AGENCE KAORI

- CONSEIL EN COMMUNICATION
- RELATIONS PRESSE
- DIGITAL
- CONTENU ÉDITORIAL
- ÉVÉNEMENTIEL

accueil@kaori.fr + 33 2 98 04 18 01 www.kaori.fr



Kaori Agence

« C'EST UN PEU LES DERNIERS JEUX DU CIRQUE »

Troisième en 2002, puis deuxième en 2010. Lalou Roucayrol repart sur la Route du Rhum pour gagner dans sa classe cette fois. Le skipper d'Arkema - Région Aquitaine veut aussi rappeler que traverser l'Atlantique n'est « pas encore donné à tout le monde ».



TOUTE TOUTE PREMIÈRE FOIS

« J'ai une trentaine de traversées de l'Atlantique derrière moi, dont la majorité en course. La première, c'était sur la Mini-transat en 1985, remportée cette année-là par Yves Parlier. Moi je termine 8e, j'étais un gamin, j'avais 21 ans. Et encore, j'avais déjà traversé l'Atlantique avant, mais c'était sur un cargo, donc ça ne compte pas. Pour l'anecdote, l'organisation de la Route du Rhum nous demande d'avoir avec nous une carte de l'Atlantique, moi j'ai encore celle de ma première traversée. Elle aussi a bien vécu, elle est pliée, chiffonnée, mais elle fait très bien l'affaire. »

UN MYTHE

« Jamais je ne me lasse de faire la traversée, c'est toujours une nouvelle découverte. L'Atlantique me fascine autant qu'il me fait peur. C'est presque envoûtant. Nous, les navigateurs, on a une chance inouïe : combien de personnes peuvent se targuer d'avoir été au milieu d'une tempête en plein Atlantique, et de pouvoir contempler ça ? Ça reste un spectacle fascinant. C'est une traversée de base qui nous ramène à notre humble niveau de terrien. Ça remet les choses à leur place. »

GLADIATEUR

« L'homme est quand même capable de choses géniales. Il faut un culot dingue pour traverser l'Atlantique sur un bateau, tout seul. C'est un engagement extrêmement fort. C'est un peu les derniers jeux du cirque. On part sur des machines super puissantes pour s'affronter sur l'océan. L'engagement physique est total, il y a des exemples où la traversée s'est terminée par des drames. Cet engagement-là, tu ne l'as pas sur un stade de foot ! Tu ne peux pas partir sur une transat à moitié, tu es obligé de t'engager totalement. Sinon, c'est mort. »

NULLE PART AILLEURS

« Prenons l'exemple d'un sportif qui participe aux jeux Olympiques. Une fois que l'épreuve est passée, il rentre dans sa chambre d'hôtel et tout va bien. Nous, pendant dix ou quinze jours, on est confronté à tous les éléments, à la mer, au vent, à des conditions de couchage et d'alimentation difficiles. La transat, c'est clairement une école de survie en milieu hostile. Elle révèle aussi des tempéraments. Et même des talents ! Combien de navigateurs passés par là sont devenus célèbres ensuite ? »

LES TEMPS CHANGENT

« Mon âge me permet de faire encore la différence. Quand j'ai commencé le métier de navigateur, c'était un honneur de pouvoir travailler sur un bateau, tu travaillais pour la gloire, donc j'étais payé au lance-pierres. Voilà quelque chose qui participait au côté aventure. Ce n'était pas du bluff. On partait sur des machines, disons-le, qui étaient bricolées. J'ai connu l'époque où on partait sur des bateaux construits en polyester mou, qui se tordaient à chaque vague. Le matériel n'était pas sûr, et même les skippers avaient peu de notions de sécurité. Aujourd'hui, on part dans des conditions de sécurité extrême. »

C'ÉTAIT MIEUX AVANT

« À l'époque, on partait vraiment dans l'inconnu. Je suis un peu nostalgique de cette époque-là. On défrichait complètement ce qu'est devenue la voile professionnelle aujourd'hui. J'ai ça en moi. C'est pour ça qu'aujourd'hui, j'ai toujours ces frissons quand je dois me taper une transat. »

COUP DE BEC

« N'oublions pas que traverser l'Atlantique est souvent le rêve d'une vie pour les navigateurs, et notamment les amateurs. C'est comme la première fois avec une fille, ça se n'oublie pas. Sauf qu'aujourd'hui, la notion d'aventure est un peu galvaudée, c'est dommage. On a tendance à minimiser ça, parce que maintenant on traverse l'Atlantique en Figaro, à la rame, en nageant. Et pourquoi pas à pied, tiens ? On fait croire aux passagers d'une croisière qu'ils ont traversé l'Atlantique... Tu parles ! Ils partent des Canaries ou du Cap Vert, ils ne se paient pas le golfe de Gascogne, et ils ont un confort total à bord, des toilettes, une douche... Qu'ils viennent traverser l'Atlantique au mois de novembre sur un multicoque ! Eux ne sont pas sur un sprint. Nous si, on a 10 ou 15 jours pour aller de l'autre côté. Et avant d'atteindre les alizés, il faut 5 ou 6 jours pendant lesquels ça peut être extrêmement compliqué. Donc non, l'Atlantique, ce n'est pas la mare aux canards. En tout cas pas encore ! »

LA DER DES DERS

« Ce qui est difficile à vivre aujourd'hui, c'est la pression du lendemain. Cela fait 25 ans que je vis dans l'incertitude. Depuis toujours, je me dis : les sponsors, vont-ils me lâcher ? Alors je m'imagine déjà à la retraite préparer un multi de 40 ou 50 pieds, avec lequel je traverserai l'Atlantique, mais à mon rythme, juste pour le fun, sans le chrono. »

“ TRAVERSER L'ATLANTIQUE, C'EST COMME LA PREMIÈRE FOIS AVEC UNE FILLE, ÇA SE N'OUBLIE PAS ”

ET ARKEMA PRIT LE LARGE

Après les voitures et les avions, le géant mondial de la chimie décide de décliner son savoir-faire dans l'industrie nautique.

23 mars 2013 à Port Bloc, Verdon-sur-mer, en Gironde. Ce jour-là, le nouveau trimaran de Lalou Roucayrol et Arkema se jettent dans le grand bain. « On est déjà très présents dans les secteurs automobile et aéronautique. Alors pourquoi pas l'industrie nautique ? », explique Sophie Suc, en charge de la communication corporate du chimiste. « Il y a une similitude entre tous ces secteurs, c'est la notion d'innovation au service de la performance. Le projet de Lalou Roucayrol nous sert de base de travail. On teste, on améliore nos produits. Comment alléger toujours plus les matériaux ? Je pense aux colles, aux matières plastiques. »

Par exemple, les renforts transversaux sont collés avec une colle méthacrylate fabriquée par une PME bordelaise filiale d'Arkema, AEC Polymers, et qui contient des Nanostrength. Cette colle est suffisamment résistante pour éviter d'ajouter une couche de composite, ce qui engendre donc un gain de poids et de temps de mise en œuvre.

Les vitres du cockpit et de protection des deux postes de barre sont réalisées en PMMA Altuglas® ShieldUp. Issu de la R&D d'Arkema, ce produit présente une excellente résistance aux intempéries et à l'abrasion ainsi qu'une tenue aux chocs et des propriétés optiques améliorées.

Au skipper médocain de faire ensuite des retours réguliers sur ce qui a fonctionné. Arkema compte se développer au-delà de la course au large, sur les bateaux de plaisance et le motonautisme notamment.

ACCÉLÉRATEUR DE PERFORMANCE

Alléger les matériaux, rendre les peintures plus résistantes, purifier l'eau, accompagner la performance sportive, repousser les limites de la miniaturisation en électronique, autant de défis à relever par l'industrie aujourd'hui et demain. C'est pourquoi Arkema, un des grands leaders mondiaux de la chimie de spécialités, développe avec ses clients des solutions innovantes, compétitives et durables.

Arkema, de la chimie à la performance.

MATÉRIAUX AVANCÉS
TECHNOLOGIES DE POINTE
PRODUITS BIOSOURCÉS

TERRE DE SIÈNE • UN CHIMISTE NOU

ARKEMA
INNOVATIVE CHEMISTRY

arkema.com

Propos recueillis par **Frédéric Pelatan** - Photos **DR**

LE DESTIN À PLEINE MAIN

La main gauche en moins, la foi en lui en plus, Damien Seguin s'est imposé comme une des fortes personnalités du monde de la course au large. Le champion paralympique 2004 dispute la Route du Rhum sur ERDF - Des pieds et des mains avec la ferme intention d'y briller.



Les Class40, qui forment la flotte la plus nombreuse de la Route du Rhum, promettent une sacrée empoignade...

Damien Seguin : « Ça va être la course dans la course ! C'était pareil il y a quatre ans, c'était vraiment sympa. Le plateau n'est pas plus important cette année, mais le niveau a augmenté, on se tire vers le haut.

Qu'est-ce qui fait que cette classe tourne si bien ?

D. S. : C'est une classe qui vit bien, qui grandit bien. Elle est jeune mais, quand on regarde tous les types de bateaux qui font de la course au large, c'est la seule qui sort des bateaux neufs. On vient de célébrer le 138e ou 139e baptême, c'est dire ! Je crois que cette classe répond à la problématique budgétaire.

Votre bateau, un Akilaria, a une pleine saison d'existence. Comment est-il ?

D. S. : C'est un bateau qui est bon partout. Les derniers dessins font désormais parler la puissance, et il correspond au schéma type de la Route du Rhum... s'il existe encore un schéma type, vu les météo qui ont rythmé les dernières transats.

La recherche de puissance se fait de la même manière que chez les Imoca, les 60 pieds ?

D. S. : Oui, les bateaux sont de plus en plus larges sur les parties avant. Comme sur l'Imoca, la jauge a dû freiner des deux pieds pour éviter de laisser naître des bateaux avec une étrave aussi large que celle du Magnum (le prototype avec le nez tout rond, et qui rafle tout en Mini, ndr). Du coup, on exploite les chiffres à fond et on se retrouve avec des étraves qui sont volumineuses, assez rondes, sur des structures bien puissantes.

En termes de vitesse, quelles peuvent être les ambitions d'un 40 ?

D. S. : C'est un bel engin pour traverser l'Atlantique. Comme tous les engins un peu larges, les allures débridées lui vont bien. Avec mon ancien Class40, on avait fait une moyenne de 15 nœuds sur 24 heures, une performance très honnête.

Sur la Route du Rhum, on peut tabler sur une traversée en 17 ou 18 jours. D'ailleurs, si on n'avait pas respecté un arrêt obligatoire à Roscoff, lors de la dernière Transat Jacques-Vabre, on serait arrivé avant les deux derniers Imoca. Les bateaux ont évolué et on est aussi capable de tirer un peu plus dessus.

Vous êtes élu au comité d'administration de la classe. Comment se gèrent les deux mamelles de la classe, les pros et les amateurs éclairés ?

D. S. : On tente de contenter les professionnels qui veulent aller plus loin sans trop faire exploser les prix de conception et protéger les amateurs éclairés pour qu'ils s'éclatent sur cette Route du Rhum. C'est ça, la magie du Class40. C'est le Rhum qui a fait venir plus de la moitié des 43 inscrits ! Il faut que le bateau continue à être accessible.

On peut estimer que vous êtes sept ou huit à vous battre pour la victoire ?

D. S. : Peut-être un peu plus, compte tenu des spécificités du solo sur le Rhum. La toute dernière génération a un potentiel supérieur... Mais pas tant que ça finalement, ça se joue sur des détails.

Sauf erreur, vous êtes le premier à tourner au 100 % électrique...

D. S. : En réfléchissant à un bateau neuf, j'avais une envie : minimiser l'impact sur l'environnement. Ça coulait sous le sens avec ERDF, mon partenaire. On a conçu toute la motorisation autour de l'électrique. Ça n'est pas révolutionnaire en soi, mais il faut mettre ça dans le contexte d'un bateau de course : on a des problèmes de poids, et ceux qui ont des moteurs thermiques s'en servent aussi comme générateur d'énergie à bord. Avec un moteur électrique, on ne produit pas d'énergie. Donc, pour en générer, il a fallu installer un hydrogénérateur et des panneaux solaires, bien plus nombreux que sur les autres bateaux. C'est un vrai régal de ne pas avoir de gasoil à bord : je n'ai pas de bruit parasite, je peux mettre de la musique quand je quitte le port et parler aux gens que j'embarque.

C'est en effet assez cohérent avec votre sponsor principal...

D. S. : C'est aussi une autre pierre à mon édifice : être le premier bateau de course 100 % électrique. On sait que ça marche sur les voitures, mais c'est plus compliqué en course dans un milieu marin, mais ça fonctionne bien ! J'ai aussi imposé un autre principe non polluant : je n'utilise pas d'antifouling, mais un système à ultrasons qui tourne en continu. Par deux sondes, les ultrasons courent le long de la carène et "stérilisent" un à deux centimètres d'eau. Il y a peu d'applications dans la plaisance, mais ça marche ailleurs : mon installateur va équiper des porte-containers en plus de l'armée et des éoliennes sous-marines.

Quel est le chemin qui mène d'une médaille d'or aux jeux Paralympiques à une position de favori sur la Route du Rhum ?

D. S. : C'est forcément beaucoup de travail, d'autant que je mène mes deux projets de front. Mon planning peut faire peur (Damien prépare aussi Rio 2016, ndr). Mais la route a été difficile, compliquée. En 2005, on m'a refusé le droit de courir la Solitaire du Figaro. Il a fallu que je prouve que je pouvais naviguer en toute sécurité. Il a fallu que je chasse des préjugés qui existent dans la société civile à l'encontre des personnes en situation de handicap... Je crois que j'ai réussi à prouver ma capacité de façon positive et à être considéré comme un marin comme les autres.

Comment avez-vous fait ?

D. S. : J'entendais complètement les réserves sur la sécurité, mais j'ai trouvé aberrant qu'on me refuse sur des principes et surtout sans me tester. Les critères d'accès sont plus intelligents aujourd'hui et portent sur leur capacité à faire de la course au large. Pour accéder à la course au large, il faut réussir une qualification sportive, 1000 milles en solitaire pour le Rhum. On réussit ou pas. Et il faut passer le test de survie Isaf. Qu'on réussit ou pas. Quand je l'ai passé, à l'époque, on testait tout ce qui est lié à la sécurité à bord et hors bord, comme la remontée de l'échelle de corde le long d'un autre bateau.

J'ai su le faire avec une main. Mais j'imagine une personne âgée et avec un embonpoint : pas sûr qu'elle y parvienne.

Sans doute, en ne procédant que d'une main, devez-vous faire les choses différemment à bord...

D. S. : Il y a quatre ans, j'ai couru le Rhum pour me prouver que j'étais capable de tout faire. Cette année, je le cours pour un résultat. Dans la démarche, c'est évident que je ne peux pas faire de la même façon que quelqu'un qui a ses deux mains. Une manœuvre, je la décortique. La vraie question est : est-ce que je suis capable de la faire en toute sécurité, peu importe le temps que j'y mets ? La réponse est oui. Si j'empannais en un quart d'heure – ce qui n'est pas le cas –, ça deviendrait un problème de performance.

Mon bateau n'est pas adapté, c'est le même que les autres. J'ai juste développé quelques astuces qui sont reprises – c'est amusant – chez les autres ; des palans ou de l'accastillage placés à d'autres endroits, juste parce que c'est moins fatigant.

Traverser l'Atlantique, c'est encore une aventure ?

D. S. : C'est un rêve ! Concrètement, c'est à la fois un sprint et une aventure. C'est un sprint parce qu'il va falloir être "à donf" du début à la fin sur une machine qui tient bon, mais ça reste une aventure. Humaine, déjà : on va aller au bout de ce qu'on est capable de donner. Quelles qu'aient été les précédentes Route du Rhum, on va rencontrer un schéma météo unique qu'on découvrira au fur et à mesure de la traversée. Et puis ça va être des rencontres imprévisibles et géniales avec des animaux marins, des moments de parfaite harmonie avec le bateau qui glisse bien sous le coucher du soleil... Ça sera forcément un moment unique dans nos vies. Et puis, c'est particulier pour moi : j'ai grandi en Guadeloupe et, au moment d'enrouler l'île, une des premières maisons que je verrai, c'est celle où vivent mes parents... »

ERDF, MISSION HANDICAP

Le partenariat entre ERDF et Damien Seguin permet de mettre un coup de projecteur sur l'action Mission Handicap que mène l'entreprise depuis 2009 et qui veille à l'intégration et l'accompagnement professionnels personnalisés des 1300 salariés en situation de handicap. Le rôle de Damien Seguin ? « À travers mon parcours sportif, j'arrive à faire le lien avec le monde de l'entreprise, raconte le skipper. J'ai la chance de très bien vivre mon handicap et d'en parler facilement. J'essaie de démystifier les préjugés et de faire naître quelque chose de positif. Les salariés n'adhèrent pas à un projet sportif, mais à une aventure humaine complète. La démarche est intelligente, elle m'entend beaucoup de pression. ERDF n'attend pas que je fasse une performance sportive pour en retirer quelque chose de positif. »



LE BONHEUR A LA COTE EN BAIE DE SAINT-BRIEUC !

lespamarin.com
02 56 57 50 05



SPA MARIN du VAL ANDRÉ

THALASSO RESORT ★★★★★



ESCAPADE VAL' DIVA 221€/pers.

2 jours, 1 nuit, 4 soins chambre double deluxe, vue mer, le petit-déjeuner, le dîner

Détails et Dates de l'offre sur : lespamarin.com

HMC★★★★
HÔTELS
&
RESORTS

Retrouvez tous nos hôtels sur hmc-hotels.com

Texte de **La rédaction**

ILS VONT FAIRE LE RHUM

91 bateaux et autant de marins : la Route du Rhum - Destination Guadeloupe affiche complet ! Petit tour d'horizon totalement subjectif de ces géants ou discrets qui vont faire l'actualité de cette édition 2014.



Sodebo

Sodebo, haute couture

Oui, la robe de *Sodebo Ultim*, le nouveau monstre de 31 mètres de Thomas Coville, est un bijou. Mais le deuxième plus gros trimaran de la flotte de la Route du Rhum a, outre ses origines – les coques de *Geronimo* – et son parrain, Olivier de Kersauson, une autre star à son chevet. Carmen Bouchard Salvan a remporté Cousu main, la nouvelle émission de M6 qui consacrait la meilleure couturière amateur. C'est elle qui, par exemple, a conçu les housses de winches et de voiles. À chacun son boulot : pas sûr que Thomas Coville ait très envie de passer neuf jours à tricoter dans l'Atlantique...



Perrick Coutin DPP/Softan

La der de Guillemot

Pour sa dernière course sur le 60 pieds de *Safran*, Marc Guillemot va tenter de rallier la Guadeloupe. Le Breton a terminé toutes ses Route du Rhum depuis 1998. Deux fois en Multi (4e en 98, 2e en 2002), et deux fois en monocoque (7e en 2006, 3e en 2010). C'est Morgan Lagravière qui lui succèdera dès la saison prochaine, avec le Vendée Globe en ligne de mire, et un nouveau bateau à venir. Le 60 pieds actuel est à vendre. Foncez !

Quand on parlait de bon matin...

Yann Guichard s'est lancé le défi de mener de l'autre côté de la mare le plus grand trimaran de course au large de l'histoire. En surplus de puissance face à la concurrence, *Spindrift* est aussi le recordman du Trophée Jules-Verne, remporté par Loïck Peyron et 13 équipiers sous les couleurs de Banque-Populaire. Il y avait alors trois colonnes de winch et six hommes pour les manoeuvres. À lui tout seul, Yann Guichard aura deux colonnes et un cadre de vélo carbone fixé au pont. Ça va être sympa, de monter Le Galibier quatre fois par jour...



Elin deichhaut

LOÏCK (PEYRON) EST DANS LA POSITION D'UN FOOTBALLEUR QUI ENTRE DANS LES 10 DERNIÈRES MINUTES DU MATCH. PERSONNE NE PEUT LUI EN VOULOIR S'IL N'EST PAS DÉCISIF, MAIS IL PEUT AUSSI DEVENIR LE HÉROS. LOÏCK, C'EST LE MARIO GOETZE (BUTEUR DE L'ALLEMAGNE EN FINALE DE LA COUPE DU MONDE) DE LA VOILE FRANÇAISE. JÉRÉMIE BEYOU, MILIEU DE TERRAIN OFFENSIF



Jean-Marie Loo / DPP/Macif

François Gabart brassé à l'entraînement, sur le 60 pieds *Macif*. C'est la dernière aventure commune du couple vainqueur du Vendée Globe.



Mark Lloyd / Oman Sail

Gavignet et sa bête sauvage

Sur sa « bête sauvage », *Musandam Oman Sail*, Sidney Gavignet va tenter de se mêler à la lutte pour le podium en classe Ultime. Son Multi70 – le troisième en course – a été repensé pour permettre la navigation en solitaire. Pour parfaite sa préparation, le Parisien d'adoption s'est tourné vers le yoga. Dans la bataille de gros bras qui s'annonce, le skipper a fait évoluer sa méthode d'entraînement physique : moins en force, plus en stretching. En double, sur la dernière Transat Jacques-Vabre, il a terminé deuxième derrière Sébastien Josse et son Multi70 *Edmond-de-Rothschild*.



Le beau-père et le gendre

Bob Escoffier remplace sa fille Servane, à bord de *Groupe Guisnel*, un monocoque de 18 mètres inscrit dans la catégorie Rhum. Figure de Saint-Malo, Bob Escoffier prendra le départ aux côtés de son gendre, Louis Burton. Skipper Imoca, le Parisien est le chéri de Servane, avec qui il a monté une écurie de course pour aider les jeunes talents à courir. BG Race a préparé Valentin Lemarchand et son Class40 *Maison Tirel-Guérin*. C'est sur le Rhum que Louis, a fait ses premières armes en course au large il y a quatre ans. Il devrait, dans deux ans, courir son deuxième Vendée Globe.



Auriane Elm

Di Benedetto sur ses traces

Alessandro di Benedetto prend, sur son Imoca *Team Plastique*, le chemin de Pointe-à-Pitre. Il connaît la route au moins depuis les Canaries : c'est de là qu'il s'était lancé, en 2001, dans une traversée vers la Guadeloupe en... Hobie Cat.

Lamotte Live

À bord de son Imoca *Initiatives-Cœur*, Tanguy de Lamotte prolonge son envie de partager la course au large avec le plus grand nombre, et plus particulièrement le jeune public. Tanguy et son équipe ont développé un outil unique qui permettra aux internautes de vivre 24h/24h les conditions de vie de la course au large. « Le Live » est un équipement ultra-connecté qui, par le biais de caméras et de capteurs, retransmet en temps réel des informations (vitesse du bateau, force du vent, température extérieure/intérieure, changements de cap, de voile, périodes de sommeil et contenu de l'alimentation du skipper...) sur une plateforme intuitive en ligne. Une excellente initiative. www.initiatives-coeur.fr/preparez-vous



Séphanie Gaspari (Initiatives-Cœur)

C'est la presse !

Match entre journalistes en Class40 : Fabrice Amedeo, Le Figaro, contre Pierre-Yves Lautreou, L'Express. Comme il y a quatre ans, le skipper de L'Express - Trepia a connu son lot de galères en amont du Rhum. En 2010, il touchait un bateau de pêche en ralliant Saint-Malo, ce qui le contraignit à renoncer. En octobre, il démâtait lors d'une sortie autour de Lorient. PYL sera bel et bien au départ cette année. Fabrice Amedeo, lui, courra son deuxième Rhum. Il avait terminé 26e sur 44 il y a quatre ans, déjà en Class40. Sous sa plume, vient de paraître Les héros de l'Atlantique, livre officiel de cette 10e Route du Rhum, aux éditions Glénat.



Pierre Bouras / Imagique



Crédit : Fred Tanneau / AFP

Le retour de Galfione

Il y en a eu, des coups de vent, depuis la première apparition de Jean Galfione en course au large, lors de la Transat AG2R 2008. Le perchiste, champion olympique à Atlanta (96), qui a aussi joué les grinders en Coupe de l'America, a pris le temps de se frotter aux meilleurs en rejoignant le Pôle Finistère Course au large, à Port-la-forêt. Il est engagé à bord de *Serenis Consulting* en Class40.



La légende

Sir Robin Knox-Johnston, rien de moins, s'aligne au départ de cette 10e édition. Le sujet de Sa Majesté a marqué l'histoire de la course au large. Il est le premier à avoir accompli un tour du monde en solitaire et sans escale lors du Golden Globe Challenge de 1978. Il a aussi été le deuxième à s'emparer du Trophée Jules-Verne en compagnie de Peter Blake. En 2007, il devenait le marin le plus âgé à courir la Velux 5 Océans. Né en 1939 à Londres, Sir Knox-Johnston s'aligne, à 75 ans, en Classe Rhum, à bord de *Grey Plover*, Imoca de l'ancienne génération. Le bateau avait été construit pour Giovanni Soldini en 1997 pour Around Alone, que l'Italien a remportée en 1998.

LES AMIS DE L'Océan



C'est tout là-bas, dans une baie des Îles Vierges britanniques que le destin a choisi de mettre Francis Joyon sur la route d'Anne Caseneuve. Et inversement. Les deux amis sont au départ de la Route du Rhum, une nouvelle fois. Confessions croisées.

« Mon bateau était ancré dans la baie de "The Bight" où, selon la légende, se trouve un trésor enfoui jamais découvert, je passais mes journées à pêcher les langoustes dans le but de les vendre... » Assis sur son bateau rouge, dans le port de La Trinité, Francis Joyon conte avec pudeur les détails de ses souvenirs. Son bateau était « une coque de bois sans moteur que j'avais rénover pour traverser l'Atlantique. La nuit tombant sur les Îles Vierges britanniques, je m'approche d'un autre bateau à proximité... » La suite, c'est Anne Caseneuve qui la dévoile : « Francis a débarqué en nous proposant ses langoustes. On était alors une bande de copains âgés d'une vingtaine d'années, nous venions nous aussi de l'autre côté de l'Atlantique, animés de la même idée : découvrir l'océan, naviguer et s'amuser. Pour nous aussi, le commerce de langoustes était notre petit gagne-pain en escale. Ce soir-là, nous en avions vraiment beaucoup pêché et Francis est arrivé en nous en proposant davantage ! On a alors tous éclaté de rire et l'avons invité à déguster ce banquet royal qui marquera le début d'une très forte amitié. » Le colosse à la force tranquille acquiesce, rajoutant : « Nous étions très jeunes, ils l'étaient encore davantage, et ils se sont un peu foutus de moi, mais sans aucune méchanceté. Ces moments passés avec eux restent gravés dans ma mémoire. Le sentiment de liberté était total, nous étions définitivement sur la même longueur d'ondes. À mon retour en France, nous avons gardé le contact. » Très vite, Anne et son compagnon Christophe Houdet prennent Francis Joyon sous leur aile, et lui font découvrir les rives du golfe du Morbihan et lui offrent un poste de moniteur saisonnier dans leur école de voile à l'Île-aux-Moines. « Pour être honnête, je n'étais pas un très bon mono (*rires*). Anne et Christophe m'ont proposé de m'occuper des sorties sur leur "Formule 30", un multicoque. Ce fut une révélation. J'ai tout de suite accroché... La vitesse, le bateau, le cadre, tout me plaisait ! »

CHRISTOPHE HOUDET, LE TRAIT D'UNION

« Plus tard, à Vannes, après plusieurs saisons, je suis tombé bouche bée devant deux coques de catamaran à l'abandon chez Multiplast (*celles d'Elf Aquitaine*), poursuit Joyon. L'idée ne fit qu'un tour dans mon esprit : les racheter, les restaurer et naviguer sur mon propre multicoque ! » Christophe Houdet, le compagnon d'Anne, épaula le menhir tout au long des six mois de chantier. « Je lui accorde une confiance totale. En plus d'être une personne exceptionnelle, Christophe se révèle être un maître d'œuvre extrêmement compétent. Sans lui, il n'y aurait jamais eu de tour du monde, de transat, de course au large ni de multicoque. Je lui dois beaucoup. » La navigatrice morbihannaise profite, elle aussi, des talents de son compagnon. « En 1998, j'avais un rêve : traverser l'océan Atlantique seule. Lorsque j'en ai parlé à Christophe, il m'a dit que ce serait stupide de ne pas le faire à l'occasion d'une course, qui plus est, la mythique Route du Rhum ! C'est de cette manière que je me suis retrouvée sur la ligne de départ en novembre 1998. Ce fut un

choc, dans le bon sens du terme. Nous n'étions que trois femmes à l'époque : Ellen MacArthur, Catherine Chabaud et moi. Je termine sur la troisième marche du podium des Multi50, une très grande satisfaction étant donné le peu de temps de préparation. À mon arrivée, j'étais un zombie avec quatre kilos en moins (*rires*), faute d'une bonne gestion de la nourriture et du sommeil. Épuisée, mais pleinement heureuse et satisfaite. » Le Rhum représente également une étape phare dans la vie de Francis Joyon. « Au départ, la compétition ne m'intéressait pas tellement, elle a été un moyen de trouver un financement pour parer mon multicoque de belles voiles. Après une première transat en équipage en compétition, Cadix - San Salvador, je me suis surpris à prendre goût à l'adversité. Je décide alors d'effectuer le retour seul pour savoir si je suis en mesure de maîtriser mon jouet. Douze à treize jours après mon départ des Antilles, j'étais de retour en France, très satisfait des performances du bateau. Nous étions en 1989 et, l'année suivante, je me décidais à faire ma première Route du Rhum », explique le recordman du tour du monde en solitaire à la voile. « À l'époque, c'était magique, un appel aux peuples sur les pontons m'a permis de décrocher un partenariat avec la Banque Populaire de l'Ouest qui me suivra des années, jusqu'aux 60 pieds Orma. »

« ÇA M'ARRANGERAIT QUE LE RECORD TOMBE POUR JE REPARTE »

D'une passion est né un métier qu'ils partagent où la mer et l'appel du large tiennent les premiers rôles. À l'abord de sa sixième participation, il poursuit : « J'avoue que, lorsque le Rhum se termine, je reste un peu sur ma faim. Une dizaine de jours, c'est finalement assez court. Je ne peux pas en dire autant après un tour du monde (*rires*) même si les mers du Sud me donnent vraiment envie d'y retourner. Quand tu y as goûté une fois tu n'as qu'une envie, c'est d'y retourner. » En établissant le record à 57 jours en 2008, Francis Joyon n'a pas rendu la tâche aisée à la concurrence. « Ça m'arrangerait presque que ce record tombe pour que je reparte. »

« J'adorerais que Francis reparte et le batte de nouveau mais dans un premier temps je souhaiterais le voir franchir la ligne d'arrivée à Pointe-à-Pitre en tête. Il le mérite tellement ! », insiste Anne, première supportrice de Francis, qui fonce vers sa cinquième participation. Sur ce Rhum, la météo va être déterminante. Depuis que je traverse cet océan (plus d'une trentaine de fois), pas une fois je n'ai rencontré les mêmes conditions ! En 2010, j'ai même trouvé ça trop calme, je n'ai mis qu'un ris une seule fois, mon bateau était sous toilé. Ça reste quand même l'édition la plus agréable. »

Ce 2 novembre, Anne et Francis emprunteront une fois de plus le même chemin qui les unit depuis plus de 30 ans, celui de la liberté et de la mer qu'ils affectionnent tant... 🐚



**FAITES COMME ACTUAL,
CHOISISSEZ LA BONNE
COMPÉTENCE
POUR VOTRE PROJET !**

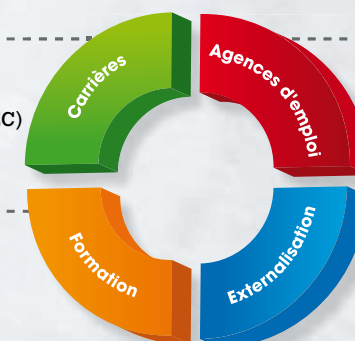
**Yves LE BLEVEC,
skipper du Multi50 ACTUAL**



ACTUAL, les Solutions Emploi et Compétences

Conseil RH
Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC)
Outplacement...

Formation professionnelle
Formation continue



Intérim
Recrutement
Missions longue durée
Missions d'experts

Externalisation
Régie
Portage
Hébergement d'activité

actual@groupeactual.eu - Tél. : 0 825 77 53 53 (0,15 € TTC la minute)

Tous les jours, partageons notre engagement pour l'emploi !





Légendes

Texte de Stéphanie Stoll
Photos Acapella Océan

« CHARLIE ME REND HEUREUSE »

Pour ses lectrices et lecteurs adorés, *Journal du Nautisme* a obtenu une interview exclusive d'*Acapella*, le trimaran que Charlie Capelle a sauvé trois fois et qu'il emmène sur le Rhum cette année.



Comment, née en Amérique, êtes-vous devenue Française ?

Acapella : « Ah ! La France... Je suis née en 1980 dans le chantier de Walter Greene, où il y avait plein de petits Français, très charmants avec leur accent. Ils étaient prêts à tout pour nos belles coques.

Vous avez d'abord séduit Philippe Poupon, est-ce vrai ?

Acapella : À l'époque, Philou cherchait un bateau pour la Transat en double. Walter Greene avait une jolie réputation auprès des Frenchies depuis que l'un de ses bateaux avait gagné la première Route du Rhum. Tout le monde connaît cette histoire : le trimaran *Olympus* qui double l'énorme monocoque noir *Kriter*. Eh bien, ce petit trimaran jaune, c'est mon sister-ship, ma grande sœur ! Charlie Capelle nous a présentés, Philou a trouvé un sponsor pour payer la fin du chantier, il a embarqué Charlie pour le voyage et nous avons gagné la course... Champagne ! J'adore la sensation des bulles sur ma carène quand les marins font mousser la bouteille... Hélas, Philippe et moi, ça n'a pas duré.

Qu'avez-vous fait ?

Acapella : Comme j'avais toujours un faible pour les Frenchies, mon propriétaire m'a loué à Yves Le Cornec pour la Route du Rhum 1982, puis Yves m'a ramenée à Brest. Lors d'une sortie en mer, on a tapé quelque chose. *L'Abeille Flandre* m'a remorquée jusqu'à Camaret. J'étais une épave...

Et Charlie Capelle, que faisait-il tout ce temps ?

Acapella : Je l'avais oublié et j'ai été surprise quand il a débarqué à Camaret ! Avec un copain brestois, il m'a rachetée, rafistolée et convoyée à La Trinité. Mais il n'avait pas le temps de s'occuper de moi. Je suis devenue une vieille coque...

Charlie et vous, ce n'était donc pas un coup de foudre...

Acapella : Nos deux noms se ressemblent : on nous dirait prédestinés. Je n'ai pas pris au sérieux ce type qui n'était ni skipper ni propriétaire. J'ai découvert un passionné obstiné. Mais, à partir de 1991, et pendant sept ans, il me répare. Pour se faire payer le grément par un sponsor, il m'inscrit à la Route du Rhum. Charlie n'est peut-être pas un animal de la trempe de Laurent Bourgnon ou un renard comme Russell Coutts, mais on navigue enfin et il me rend heureuse.

La lune de miel a-t-elle duré longtemps ?

Acapella : Non, il confie à deux potes le voyage retour. En avril 1999, ils font naufrage au large du Canada et m'abandonnent dans l'océan démonté. L'Équipe rapporte l'oraison funèbre que prononce Charlie : "Des bouts de bois en train de dériver dans l'Atlantique, perdus à jamais. C'est toute mon énergie, tout mon savoir qui ont disparu... C'était mon bateau, il n'existe plus. Qu'on lui foute la paix !" De mon côté, j'étudie la géographie : dérive nord-Atlantique, travaux pratiques. Je loupe les célébrations de l'an 2000 et dérive jusqu'en Galice, ambiance vaisseau fantôme sans les pirates des Caraïbes.

Vous devez attiser la curiosité...

Acapella : Même pas ! Je n'intéresse personne, sauf les garnements du village. Un jour, un type s'approche et comprend que je suis une bête malade, mais une bête de course. C'est le téléphone arabe et en novembre 2001, Charlie déboule ! Je suis moche, mais il veut encore me sauver. Il rachète mon épave et, à l'été 2002, il revient avec un barbu. Le barbu dit à Charlie "On se tire de là !" Le barbu, c'est Jean-Luc Van den Heede. Il m'a mis en remorque de son *Adrien*, c'était magique. En trois jours, on a rallié La Trinité, à la voile. J'ai repris goût à la mer. Charlie a tout démonté et tout remonté. Une nouvelle naissance.

Comment voyiez-vous alors l'avenir ?

Acapella : Nous avions une idée fixe : le Rhum 2006. Quand on y a goûté une fois, ça rend addict. Et ce type ne me lâche pas, alors je ne peux pas le lâcher non plus. On a pris le départ mais, deux jours plus tard, au sud du golfe de Gascogne, on prend du gros. Je vois encore la vague. Elle rentre. Elle s'écrase. Elle me retourne. Elle arrache tout. D'autres vagues entrent et sortent et je souffle comme une damnée. Charlie a la peur de sa vie. Il déclenche la balise Argos, c'est invivable. Il se sent nul. Je me sens nulle. Un concurrent le secourt, il me promet de revenir et je dérive dans cet enfer liquide.

Comment Charlie vous a-t-il sauvée une nouvelle fois ?

Acapella : Il a une bonne femme qui "envoie du steak" ! Elle a trouvé l'argent et elle a recruté des chasseurs de thon de l'île d'Yeu. Ils m'ont retrouvée et m'ont remise à l'endroit. En dix jours de remorquage, on a cramé dix tonnes de gasoil, je ne vous raconte pas l'addition chez le pompiste !

Qu'avez-vous décidé en arrivant chez vous ?

Acapella : Toutes les nuits, je rêvais de ce chavirage. Charlie aussi. La seule solution était de refaire la Route du Rhum. Charlie m'a fait un lifting, un vrai délire, il voulait que je sois parfaite ! Il a aussi installé un dispositif anti-chavirage : ça coûte moins cher qu'un remorquage. En 2010, on a conjuré le sort : on est arrivé de l'autre côté en même temps que les Class40.

Mais pourquoi refaire le Rhum cette année ?

Acapella : On adore ça, on a la vie devant nous ! On court pour l'Amisep, une association qui accompagne les personnes handicapées. Je ne m'étais jamais intéressée à leur vie. Vous savez qu'il n'y a pas assez de places d'hébergement pour eux ? C'est injuste.

Quel est votre objectif ?

Acapella : C'est simple, prendre un départ dans les règles de l'art, traverser proprement le golfe de Gascogne, retrouver tout le monde en Guadeloupe et rentrer bien sagement sur un cargo. »

Ce ne sont pas quelques gouttes
qui vont nous arrêter



Credit photo : Marc Gouby - L'UPOVIA

Où que vous soyez et quel que soit votre fournisseur d'électricité, nous vous apportons l'électricité. Même là où la mer a pris pied. ERDF, gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité assure chaque jour l'exploitation, l'entretien et la modernisation de près de 1,3 million de kilomètres de réseau.





FUSIONNELS, MAIS PAS QUE...

Partenaires à la ville comme à la mer, Halvard Mabire et Miranda Merron vont, pour la première fois, se retrouver face à face lors de la prochaine Route du Rhum. Face à face mais ensemble, puisqu'ils courront sous les couleurs de leur sponsor commun qui les suit depuis maintenant plusieurs années. Le paradoxe de la situation cache aussi quelques atouts maîtres.

Depuis les hauteurs de Carteret où il réside, Halvard Mabire a sous les yeux la rive est de Jersey, promontoire avancé de l'influence britannique en Manche. Est-ce que ce cousinage entre Anglais et Normands a joué dans sa rencontre avec Miranda Merron ? Toujours est-il que ces deux-là ont des approches singulièrement semblables, qu'il s'agisse des manières d'appréhender la vie ou de savoir se comporter comme il faut sur un bateau. Halvard Mabire va donc, à 58 ans, prendre de nouveau le départ de la Route du Rhum au milieu de la flotte des 39 Class40 présents sur la ligne. À son crédit, une expérience sans équivalent de la course au large, une intuition nourrie de ses multiples navigations, une expertise technique indéniable. À son débit, une préparation un peu courte à bord de son Pogo40 de dernière génération : « Je pense que je commencerai à maîtriser totalement le potentiel du bateau à l'arrivée à Pointe-à-Pitre... Mais je ne suis pas le seul dans ce cas. » De l'autre côté du Channel, Miranda Merron se prépare sur le Pogo40 à bord duquel le couple navigue depuis plusieurs années. Elle connaît son bateau sur le bout des écoute et se trompe rarement sur la route à suivre. Sa performance lors de la qualif' SNSM au mois de juin où elle avait terminé quatrième sur les talons de quelques uns des favoris désignés de cette Route du Rhum, montre de quoi la navigatrice britannique est capable.

POUSSER AU BOUT LA MUTUALISATION

« Ce qui fait notre force, c'est qu'on est à la fois un couple qui commence à se connaître parfaitement et une véritable équipe sportive. Je ne navigue pas avec Miranda parce que l'on vit ensemble, mais bien parce que j'ai trouvé un alter ego avec qui je suis en totale confiance quand je suis en course... » À force d'avoir bourlingué sur toutes les mers, Halvard Mabire sait trop bien à quel point c'est difficile de cohabiter en course au large. Pour préparer cette Route du Rhum, les deux complices disposent donc de deux unités : *Campagne de France* est un bateau éprouvé, fiabilisé, parfaitement sain, même si ce n'est pas le dernier cri des canons de la vitesse. *Campagne 2 France*, le dernier-né, dispose d'un potentiel indéniable, mais manque encore de mise au point, de

cette accumulation de milles qui fait que l'on a transformé une belle unité en machine à gagner. Pour rattraper le temps perdu, Halvard et Miranda ont donc décidé de tout mettre en commun. Hors de question de garder ses petits secrets. Mais surtout, les deux navigateurs ont décidé de se répartir les tâches sur les deux unités en fonction des expertises de chacun : « Je suis plutôt en charge des aspects strictement techniques quand Miranda est impliquée plus précisément dans la logistique. On se connaît suffisamment bien pour ne pas avoir la tentation de passer derrière l'autre pour vérifier que le boulot a été bien fait. Quand je travaille sur le grément, Miranda connaît mon côté méticuleux. Et je sais que quand je partirai, il n'y aura pas un document nautique qui me manquera pour traverser l'Atlantique. » C'est là la force du pari du tandem Mabire-Merron.

QUATRE MINUTES AVANT LE DÉPART, TOUT CHANGE

« Pour moi, c'est clair : on continue de travailler ensemble avec Miranda jusqu'à 4 minutes du départ. Ensuite, on est en course et là, tous les adversaires se valent. » Pour Halvard Mabire, ce sera ensuite à la mer de livrer sa vérité. Mais comment se retrouver avec son compagnon ou sa compagne comme adversaire au milieu d'une flotte de 40 bateaux ? « Bien évidemment que je ne vais pas me focaliser sur la course d'Halvard, ajoute Miranda. Mais je sais aussi qu'il a souvent des intuitions géniales, alors je surveillerai quand même du coin de l'œil ce qu'il fait. Sans oublier qu'il y a une bonne quinzaine de bateaux qui peuvent prétendre au podium. » Les exploits des Ultimes, les grands noms des Imoca, tout cela risque de faire de l'ombre médiatique aux skippers de Class40, qui paradoxalement fournissent le plus gros contingent de cette Route du Rhum 2014. À chaque course où ils se sont inscrits, Halvard et Miranda n'oubliaient jamais de parsemer leur parcours de messages où les anecdotes de la vie en mer le disputaient à un sens de l'humour particulièrement affûté. Espérons que, face aux grandes armadas médiatiques, leur petite musique artisanale parvienne jusqu'à nos oreilles. ➡



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

Texte de Henry Gaul - Photos DR



Le trois mât Belem armé à Nantes navigua au commerce du 31 juillet 1896 au 31 janvier 1914 et accomplit 33 campagnes atlantiques.

LES ROUTES DU RHUM

Du rhum, mais aussi du sucre, du tabac, de l'indigo... C'est ce que rapporteront les navires français de leurs accostages aux Antilles, où ils livraient fournitures, produits manufacturés et esclaves. Les ports de Dunkerque, Dieppe, Granville, Brest et bien sûr Saint-Malo ont participé à l'arrivée du rhum en métropole.

Si les premiers rhums n'apparaissent qu'à la fin du XVIIe aux Antilles, la plante, elle, existe depuis des millénaires. Cette graminée, *Saccharum robustum*, originaire de Nouvelle-Guinée, met bien longtemps avant de conquérir les Caraïbes. Facile à replanter par bouture, la canne à sucre migre d'abord avec les Polynésiens jusqu'à Hawaï et Tahiti, puis vers la Chine il y a sept mille ans.

Au gré de ses conquêtes, Alexandre ramène du Bengale au IVe siècle avant notre ère, le « miel des roseaux » ou « sel indien », premier sucre résultant de l'évaporation du jus de canne. Peu à peu, la canne gagne l'Occident (Palestine,

Syrie, Égypte puis Sicile et Espagne). Les Croisés y goûtent et les Vénitiens la raffinent dès 1470 pour en faire du sucre ou « pain de Venise ». Les Portugais la cultivent à Madère et aux îles du Cap-Vert, les Espagnols aux Canaries.

Mais c'est lors de son deuxième voyage à Hispaniola que Christophe Colomb débarque cette plante en 1493 pour y développer la culture. Il faut attendre que le médecin espagnol Gonzalo de Vedoza installe une exploitation à San Cristobal et produise de la cassonade. La canne à sucre s'étend alors rapidement dans les îles antillaises, au Mexique, au Pérou et au Brésil.

UN SUC AUX MULTIPLES NOMS

Mais en ce milieu du XVIIe siècle, les Caraïbes changent souvent de main au gré des guerres et des traités : Espagnols et Portugais ayant été rejetés vers le continent sud-américain, les Hollandais se concentrant plutôt sur l'Afrique et les Indes, ce sont les Français et les Anglais qui colonisent la plupart des îles antillaises. Pierre Belain d'Esnambuc prend possession de la Martinique le 1er septembre 1635 et veut y développer la culture de la canne à sucre. Arrivant de Dieppe en 1640, le révérend père du Terte constate que « les écumes (de la canne) ne sont pas inutiles, car (elles sont réservées) pour en faire de l'eau de vie dont les Nègres en font des boissons qui enivrent, et dont l'on a un assez bon débit dans les Isles, le sirop melace, ou composte, est encore une assez bonne marchandise, dont on fait les pains d'épice dans l'Europe ».

En fait, si l'Anglais William Gay découvre le secret de fabrication du « rum » dès 1663 à La Barbade, il faut attendre la fin du siècle pour que Jean-Baptiste Labat réussisse à coup d'alambic, de serpentins et de chaudières à extraire le liquide breuvage. Débarqué de la Loire, une flûte royale de 20 canons attaquée au large de la Martinique par le Chester, un navire anglais fort de 54 canons, le révérend père ne dut sa vie qu'au renfort des colons martiniquais qui s'interposèrent pour faire fuir le vaisseau de Sa Majesté. Personnage haut en couleurs, aussi teigneux sur un champ de bataille que pieux à l'église, J.B. Labat découvre l'eau de vie locale, le « guildive » ou « tafia », qu'il va progressivement transformer en rhum agricole ou rhum de vesou.

LE RHUM COLONISE L'EUROPE ET LES ÎLES

Au fil du temps, la liqueur s'affine, se différencie selon son origine et sa méthode de distillation et conquiert toutes les Antilles et même l'Europe au point que les distillateurs de la métropole (Cognac, Armagnac...) réussissent à faire publier l'édit royal du 24 janvier 1713 interdisant la consommation de « tafia » dans tout le royaume ! Mais aux Antilles, le rhum a conquis toutes les îles et Frères de la Côte ou flibustiers, pirates ou boucaniers, s'enivrent à chaque occasion de ses effluves. Au point que le pirate John Rackham et son équipage se feront capturer sans coup férir et pendre haut et court après avoir arraisonné un navire transportant du rhum et avoir bu la cargaison...

Le manque de bras pour couper la canne sera à l'origine de la traite des noirs et du commerce triangulaire. De Nantes, Bordeaux, La Rochelle, Le Havre... partent les navires chargés de pacotille, de cotonnade, de poudre, d'alcool en direction du Sénégal ou de la Guinée pour aller charger les « bois d'ébène » ou « pièces d'Inde », livrés aux Antilles.

Au XVIIIe siècle, 1300 navires français participent à ce trafic et les seuls armements de Nantes transporteront plus de 250 000 esclaves en un siècle, employant dix mille marins sur les navires négriers... Le trafic devient si intense que le port de Saint-Nazaire est creusé en 1857 pour éviter aux bateaux de remonter la Loire. À l'orée de la Révolution française, la seule île de Saint-Domingue compte ainsi 450 000 esclaves pour 65 000 blancs ! Les plantations peuvent ainsi s'agrandir et la France débarque en 1788 plus de deux millions de quintaux de sucre et 26 000 hectolitres de rhum... et le commerce extérieur des Antilles françaises atteint 94 millions de francs en 1806.

LE COMMERCE TRIANGULAIRE ET LE TRAFIC DU « BOIS D'ÉBÈNE »

Napoléon a levé les restrictions d'importations : ses armées ont besoin de rhum pour passer à l'attaque, ses hôpitaux en abusent pour anesthésier les blessés. Outre-Manche, les marins de Sa Majesté ont droit à une ration quotidienne d'un litre et demi par jour et par homme depuis 1655 jusqu'à ce que le vice-amiral Edward Vernon allège la ration en ajoutant deux volumes d'eau pour un volume de rhum, un « nouveau » breuvage qui prendra le nom de « grog » et restera en vigueur dans la Royal Navy jusqu'en 1970 !

La guerre de Crimée va faire entrer dans les mœurs le grog et le champignon oïdium qui s'attaque au vignoble français contribue à la promotion du rhum : 60 000 hectolitres sont débarqués en 1854 sur les quais de Nantes ou de Bordeaux. L'esclavage est certes aboli depuis 1848 grâce à Victor Schœlcher mais, même libres, les noirs continuent à trimer sur les champs de canne car la demande augmente sans cesse.

À la fin du XIXe, la France a reconstruit une flotte marchande plus importante que celle des Anglais et près de 220 grands voiliers, du trois-mâts au cinq mâts, sillonnent les mers vers le Chili, la Nouvelle-Calédonie, l'Afrique, mais surtout vers les Caraïbes, le Brésil et la Guyane. Principalement concentrés à Nantes, les armateurs Antillais effectuent deux voyages par an, les campagnes dépassant rarement quatre à cinq mois.

LA PLUS GRANDE FLOTTE MARCHANDE DU MONDE

Les marins prenaient du bon temps à terre pendant que le capitaine et son second menaient grand train de vie avec les notables. Mais après quatre semaines d'escale, il fallait repartir, parfois en envoyant les gendarmes pour ramener à bord l'équipage ayant abusé du ti-punch entouré de demoiselles aux mœurs légères. Avant de rentrer sur Nantes, soit trois semaines de mer, les Antillais effectuaient souvent du cabotage entre les îles ou portaient compléter leur chargement au Brésil, en Guyane ou en Uruguay.

Ces conditions de vie n'étaient pas toujours si idylliques : raz de marée ou cyclones jetaient à la côte les navires mal mouillés quand ce n'était pas une

éruption volcanique qui lançait ses dards brûlants sur le pont. Ainsi le 8 mai 1902, la Montagne Pelée (Martinique) explose au petit matin et détruit totalement Saint-Pierre, centre vital de l'industrie rhumière. Pratiquement toute la flotte en rade est brûlée ou coulée.

La Guadeloupe est épargnée et exporte plus de 50 000 hectolitres de rhum en 1904, traitant plus de 500 tonnes de canne à sucre par jour, et la Martinique se remet rapidement sur pied. Car la Grande Guerre va donner un nouveau coup de fouet à la consommation du rhum. Il faut approvisionner le front, les hommes bloqués dans les tranchées pendant près de quatre

années : plus d'un million d'hectolitres de rhum seront consommés durant le conflit, pas seulement pour les Poilus, mais aussi pour approvisionner en alcool le Service des poudres et fabriquer des explosifs.

LA PROHIBITION RELANCE LE TRAFIC MARITIME

À peine la guerre achevée, c'est vers les États-Unis que les « rhumiers » vont se tourner pour écouler leurs stocks à bon prix : le 17 janvier 1920, le 18e amendement interdit la fabrication, la vente et la consommation d'alcool dans 46 états sur 48 ! La prohibition va inciter armateurs peu scrupuleux et capitaines aventureux à alimenter le Boulevard du rhum. Les navires chargés en Europe de whisky et de spiritueux s'approvisionnent aussi aux Antilles avant de mettre à la cape au large des côtes de la Floride où de petits canots à moteur viennent embarquer jusqu'à 30 000 caisses d'alcool... Le trafic juteux se développe aussi par Saint-Pierre et Miquelon qui approvisionne le Canada qui lui-même passe l'alcool en fraude aux États-Unis.

Pendant treize années, les navires français et anglais vont rapporter des millions de francs à leurs armateurs grâce à la prohibition : l'hectolitre qui ne valait que 50 francs en 1915 atteint 600 francs en 1920 ! Mais le rhum et son trafic vont subir le contre-coup de cette époque faste : la boisson la plus consommée dans le monde doit désormais faire face à un concurrent autrement sérieux : le whisky.

De Mozart à Hemingway, de Laennec au maréchal Lyautey, de Nelson à Modigliani, du flibustier L'Olonnais à Claude Lévi-Strauss, du grognard à l'aristocrate, du pionner australien au notable américain, le rhum a conquis en deux siècles le monde entier, mais doit bientôt réduire sensiblement sa production. Bu en cocktail ou en ti-punch, parfois mélangé avec de l'absinthe, utilisé pour cuisiner, inspirateur de chants de marin, le rhum est à l'origine d'un énorme trafic maritime qui, pendant plus de deux siècles, a contribué à développer l'économie des Antilles et la marine marchande française. La Route du Rhum des Antillais s'éteindra progressivement au milieu du XXe siècle pour laisser place aux machines de course qui mettent désormais deux fois moins de temps pour rallier Pointe-à-Pitre au départ de Saint Malo. ➡

Texte de Camille El Beze - Photo Ainhoa Sanchez / Volvo Ocean Race

DIX FRANÇAIS TRÈS VOR...ACES

Sur les 48 hommes en ciré en route vers Cape Town, Afrique du Sud, on trouve 10 Français.
Un ratio record pour les marins de l'Hexagone, recrutés en nombre pour cette 12e édition.
Confessions, avant de quitter Alicante...



De haut en bas, de gauche à droite : Laurent Pagès, Anthony Marchand, Thomas Rouxel, Michel Desjoyeaux, Charles Caudrelier, Yann Riou (media man), Éric Peron, Kevin Escoffier, Nicolas Lunven, Pascal Bidégorry.

Cocorico ! Après quelques sympathiques récompenses récemment décernées en Suède, voici le prix de la nation la plus représentée sur la Volvo Ocean Race : la France. Il y a de quoi s'enhardir tant l'ancienne Whitbread était devenue au fil du temps la plus anglo-saxonne de toutes les courses. C'est le double effet Groupama, victorieux en 2012 : les Frenchies ont la cote et ont été enrôlés dans plus de la moitié des sept équipages internationaux. Charles Caudrelier, Thomas Rouxel, Pascal Bidégorry, Éric Peron et Kevin Escoffier sur *Dongfeng* (projet chinois), Michel Desjoyeaux, Nicolas Lunven et Anthony Marchand à bord de *Mapfre* (Espagne), Laurent Pagès chez *Team Brunel* (Pays-Bas) et Sébastien Marsset à bord de *Team Alvamedica* (turco-américain). Les voici embarqués dans une aventure très spéciale que la plupart découvrent pour la première fois : 9 mois autour de la planète (38 739 milles) en 11 escales, à bord de monotypes de 65 pieds pas vraiment faits pour la croisière, menés par 8 équipiers vite trempés, fatigués et hirsutes... Dans le groupe tricolore, Laurent Pagès, 38 ans, fait exception. De Movistar à Groupama, voici 10 ans que ce coureur a adopté la Volvo Ocean Race et qu'il ne l'a jamais quittée. Michel Desjoyeaux, lui, revient aux origines : c'est par la Whitbread et Éric Tabarly qu'il s'initiait à la course au large à l'âge de 20 ans. Mine de rien, ce sera ici sa 4e participation. Charles Caudrelier et Sébastien Marsset ont de leur côté vécu l'épopée Groupama, le premier en tant que navigateur, le second en tant que technicien et navigant remplaçant. Mais pour le reste de leurs compatriotes - même si Nicolas Lunven a certainement la VOR dans le sang avec la participation de son père Bruno et d'une cousine, Bénédicte, en 1972 - c'est voyage en *terra incognita*.

BOUILLON DE CULTURES

Première découverte : la dimension multiculturelle. « Avant d'arriver là, je parlais anglais comme une vache espagnole », s'esclaffe Pascal Bidégorry. Avec 19 nations différentes, la langue véhiculaire à terre et sur l'eau est forcément celle de Shakespeare. Les Français, réputés pas très à l'aise en la matière, ont dû s'y mettre et apprécient finalement ce long séjour linguistique au grand air. « À bord de *Dongfeng*, avec des Français, des Chinois et un Suédois, aucun d'entre nous ne parle sa langue maternelle, commente Éric Peron. On est obligé d'inventer notre propre communication. » Au-delà des mots, les coureurs au large français se retrouvent aussi immergés dans un univers international qui ne leur est pas forcément familier. « Ce qui est hyper riche, c'est notre environnement, confirme Charles Caudrelier. Il y a une ouverture sur le monde entier, des méthodes de travail différentes, un professionnalisme très poussé. » « Je m'imprègne de cette culture anglo-saxonne avec, forcément, un œil pour Team France et la Coupe », reconnaît Michel Desjoyeaux. « C'est sur qu'on sort de la routine Lorient-Port-La-Forêt », s'amuse Pascal Bidégorry.

SOLITAIRES EN ÉQUIPAGE

Port-Laf', fief de la course en solo. Le contingent français compte de nombreux figaristes, plus habitués aux plaisirs solitaires qu'à la vie en communauté en espace confiné. « Comment résumer ? s'interroge Anthony Marchand. À bord, il y a 9 paires de bottes dont 8 dégagent des odeurs qui ne sont pas les tiennes... » Pourtant, le figariste est, pour cette édition, le marin de la situation : à seulement 8 équipiers à bord (au lieu de 11 sur les VO70), il faut savoir jouer les hommes orchestres. « Si je ne fais pas la nav', dit Pascal Bidégorry, il y a 3 ou 4 gars à bord qui peuvent la faire à ma place et s'il y a besoin de quelqu'un sur la plage avant, je vais faire le job. On est tous multitâches, interchangeables. Nous les Français, on fait de tout et c'est notre atout. » Autre avantage souligné par Charles : « Les figaristes savent se battre pour faire avancer un bateau. On a la culture de la monotypie et de la recherche de la vitesse. »

TOUS LES ESPOIRS SONT PERMIS

Les bateaux, parlons-en. Ils sont « one design », costauds, parés à affronter tous les océans. Reste que, « en termes de vie à bord et de promiscuité, c'est peut-être ce qui se fait de pire », admet Seb Marsset. Éric Peron atteste : « On se prend quand même des paquets de mer dans la gueule sans arrêt. Dès 15 nœuds de vent, t'es trempé. » Principal attrait de ce monocoque de 22 mètres : c'est un monotype. Pas d'avantage technologique ou architectural, les hommes feront la différence sur le résultat et le jeu est grand ouvert. « Ce qui est motivant avec la monotypie, explique Seb Marsset, c'est qu'en se donnant à fond, on peut bien faire. Nous, par exemple, nous sommes l'équipage le plus jeune (31 ans de moyenne d'âge) et le moins expérimenté, mais on sait comment faire marcher le bateau et on a une très forte motivation. » Les Frenchies croient donc tous en leurs chances de réussite, Charles Caudrelier confessant clairement ses désirs de podium. Si tous les espoirs sont permis, c'est aussi parce que la course est longue : les teams ont neuf mois pour monter en puissance et progresser. Ou l'inverse. « On peut démarrer très fort et s'écrouler en cours de route, explique le très expérimenté Laurent Pagès. C'est une course qui se gagne dans les moments difficiles. Quand il y a une grosse casse, que le groupe est en difficulté, c'est là qu'on peut faire la différence. » Tout l'art constituera à maintenir à flot les hommes et la motivation.

TENIR LES HOMMES PENDANT 9 MOIS

« Le facteur qui peut faire basculer l'aventure du truc super au truc super dur,

c'est l'humain », assure Seb Marsset. D'autant que les équipages tourneront peu entre les escales. « On va vivre en permanence en communauté. On sera tout le temps fatigué, au bord du burn out, prévient Anthony. La clé sera de prendre sur soi, d'arriver à maintenir une bonne ambiance sans tension. Maintenir l'équipe dans la joie et la bonne humeur. » « Dans notre casting, raconte Charles, nous n'avons choisi que des bonnes personnes, humainement. Car le gros challenge, ce sont les hommes. Et la durée. C'est une course interminable. Les quatre premières étapes vont durer 20 à 30 jours. Il n'y aura que 10 à 12 jours de repos aux escales. C'est vraiment devenu une sorte de Tour de France à la voile autour du globe. »



Mathieu Honoré

LES PHRASES

Anthony Marchand, Mapfre : « *La Volvo Ocean Race, c'est un mix entre une grosseur et le service militaire.* »

Éric Peron, Dongfeng : « *La Volvo, c'est une grosse machine qui fait de nous des héros. C'est Life at the Extreme. On est à fond dans l'émotion, tout est amplifié. Ils font ça très très bien de ce point de vue.* »

Michel Desjoyeaux, Mapfre : « *Il y a deux catégories de navigants : ceux qui sont habitués à la Volvo et qui pensent que 8 équipiers, ce n'est pas assez. Et ceux qui viennent du solitaire et qui trouvent que 8 hommes à bord, c'est génial.* »

Pascal Bidégorry, Dongfeng : « *À bord, tu passes ton temps en ciré à te faire tremper, mais c'est le concept même de la Volvo. Il faut ce genre d'images devant les caméras.* »

Laurent Pagès, Team Brunel : « *90 % du temps, ce n'est pas du plaisir. On fait juste notre job. Mais on peut aussi atteindre des moments de bonheur qui seraient impossibles à atteindre dans la vie de tous les jours. Les 90 % de souffrance sont le sésame pour accéder à 10 % d'un bonheur indescriptible.* »

Thomas Rouxel, Dongfeng : « *Avec les Chinois, on découvre une nouvelle culture très différente. J'ai été très surpris lorsque j'ai vu l'un d'entre eux, un jour, ajouter du Nutella dans ses pâtes.* »

Nicolas Lunven, Mapfre : « *Tout est gros : gros bateau, grosses équipes, grosses étapes, grosse organisation. C'est parfait pour moi qui voulait changer d'air.* »

Charles Caudrelier, skipper de Dongfeng : « *Une des mes plus grosses appréhensions : arriver à gérer la longueur pour l'équipage. Par expérience, je sais qu'on a parfois besoin de faire une pause. Mais moi, en tant que skipper, je n'aurais pas le droit de souffler.* »

Sébastien Marsset, Team Alvamedica : « *À bien y réfléchir, les VOR70 étaient pires que les VO65. Les bannettes étaient minuscules : j'ai le souvenir d'avoir dormi avec une omoplate qui dépassait de chaque côté, les pieds dans le vide.* »

LES FRUITS DE L'AUTOMNE

En attendant les nouveautés du Nautic 2014, *Journal du Nautisme* a repéré deux unités au programme bien différent lors des salons d'automne.



DUFOUR 382 GRAND LARGE

La gamme Grand Large s'est enrichie d'une troisième et dernière nouvelle unité après les Dufour 310 GL et 560 GL : le 382 GL. Présenté lors des salons d'automne, le bateau décline la nouvelle gamme Grand Large nommée « Arrpège contemporain », pour son double volume. Un vaste cockpit, une grande porte de tableau arrière, de larges hublots fixes et ouvrants afin d'optimiser la lumière naturelle à l'intérieur, voici pour les ouvertures. L'architecture navale développée par Felci Yacht engage le 382 GL dans les dernières innovations de design de coque et d'appendices ainsi qu'un grément qui permet de maximiser le confort à bord grâce à un bateau équilibré quelles que soient les conditions de navigation. Le plan de voilure a été conçu pour avoir un ration élevé entre portance et efficacité : grand-voile Fullbatten et foc auto-vireur. Le pont a aussi été optimisé pour l'installation de deux rails longitudinaux, permettant aux clients en recherche de performance et de dynamisme, de profiter d'un génois avec un recouvrement de 108% avec de la surface de voile supplémentaire. Un bout-dehors fixe sera disponible en option pour installer un code 0 ou une voile

CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque : 10,96 m
Longueur de flottaison : 9,90 m
Largeur de coque : 3,85 m
Tirant d'eau : 1,90 m (1,60 m opt.)
Poids lège : 7 060 kg
Lest : 1 850 kg
Couchettes : 4, 6 ou 8
Moteur : Volvo 30 HP (40 HP opt)
Grand-voile : 32 m²
Surface voilure au près : 67 m²
Surface de voilure au portant : 117 m²



similaire pour le plaisir d'une navigation sans effort. Le Dufour 382 Grand Large propose six aménagements différents. La première caractéristique est la possibilité d'avoir le choix entre une cuisine « méditerranéenne » à bâbord ou un aménagement plus traditionnel avec une cuisine en L. Cette flexibilité permet de répondre aux besoins et habitudes des propriétaires de différentes régions du monde. La seconde particularité du nouveau Grand Large est la possibilité d'avoir une seconde salle d'eau, avec la cuisine longitudinale. Enfin, une très grande attention a été placée dans l'étude de l'ergonomie et des déplacements à bord. Le résultat est une table de carré modulable d'un mètre de long en navigation, ce qui permet un accès aisé au sofa, mais aussi une foule d'astuces déclinables par le client.

FLYER 5 SPACEDECK

Trois nouveaux Flyer ont été présentés par Beneteau lors du dernier Grand Pavois, à La Rochelle, en septembre dernier. La nouvelle gamme day-boat moteur lancée en décembre dernier repose sur un concept unique et innovant d'une même coque pour plusieurs plans de pont au choix. Les deux versions (très complémentaires) du Flyer 5 - SPACEdeck et SUNdeck - présentent une silhouette expressive et sportive. Large étrave, montants latéraux profilés, élégant dessin de pare-brise signent ainsi le style de ces day-boats d'un peu plus de 5 mètres. Spacieux, polyvalents, ils peuvent embarquer jusqu'à six personnes. Le Flyer 5 est équipé de carènes AirStep® dernière génération, optimisées pour ces bateaux. Les qualités uniques déjà brevetées - stabilité, performance et confort en mer - s'enrichissent sur le Flyer d'une adhérence exceptionnelle : la carène passe en souplesse dans le clapot et le bateau navigue à plat, même par mer formée. Finement travaillée, l'étrave en V évolutif, passe les creux sans taper ni mouiller. À plein régime, les trois virures latérales positionnées au millimètre près permettent d'enchaîner les virages en conservant une adhérence exceptionnelle. Ultra-spacieuse, la version de pont SPACEdeck, open avec une console centrale, offre un pont très dégagé avec de beaux passavants pour une circulation fluide. Sa généreuse banquette arrière convertible en bain de soleil, et ses deux grands rangements à l'avant, font du Flyer 5 SPACEdeck un day-boat très fonctionnel et facile à vivre. Avec toujours ce large choix de personnalisation propre à la gamme.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque : 5,17 m
Longueur hors tout : 5,50 m
Largeur coque : 2,34 m
Déplacement lège (CE) : 1 185 kg
Puissance moteur maxi : 140 CV
Réservoir carburant : 135 L
CE Certification demandée : C6 / D6

Propos recueillis par Servane Dorléans
Photo Eric Ballande / latorchewindsurf



TERIITEHAU : « LA TORCHE EST UN ENDROIT PARTICULIER POUR MOI »

Robert Teriitehau, la perle du windsurf calédonien, signe son grand retour sur le spot mythique de La Torche, dans le Finistère, où il participe à l'unique étape métropolitaine de la Coupe du monde de slalom et de vagues. Attention, passage de légendes !

Le windsurf fait son come-back à La Torche près de 20 ans après la dernière étape de Coupe du monde.

Robert Teriitehau : « Je pense que c'est une bonne chose, ça nous a manqué ! Les gens en ont gardé une bonne image ainsi que de très bons souvenirs des étapes qui s'y sont disputées. À chaque fois, il y avait beaucoup de monde et une ambiance vraiment particulière, je n'ai d'ailleurs jamais vu autant de spectateurs que là-bas de toute ma carrière. C'est pour ça que La Torche Windsurf 2014 (18 au 26 octobre) est très attendue. Et, c'est également un endroit particulier pour moi parce j'y ai débuté ma carrière.

Justement, vous rappelez-vous vos débuts professionnels ?

R. T. : Ah oui ! D'abord, La Torche est un endroit mythique parce qu'il y a de la grosse houle qui peut aller jusqu'à 6-8 mètres et souvent des conditions magnifiques. C'est là que j'ai disputé ma première Coupe du monde en 1984 et que j'ai pu battre en finale Robby-l'extraterrestre (*Robby Naish, ndr*). Ce jour là, il faisait beau, il y avait du vent et des conditions particulières pour le slalom. C'était super, surtout qu'il devait y avoir 60 000 personnes sur la plage. Je n'avais jamais vu ça de ma vie !

LA TORCHE WINDSURF 2014 EN BREF

L'élite mondiale du windsurf a eu rendez-vous à la Pointe de la Torche du 18 au 26 octobre derniers pour disputer l'unique étape française de la Coupe du monde de Windsurf. Au programme, waves et slalom pour les hommes, slalom pour les femmes. Les 130 meilleurs rideurs et rideuses mondiaux ne seront pas les seuls à célébrer le retour du windsurf sur le sport mythique de la baie d'Audierne. Les légendes de la discipline feront également leur come-back pour un revival des années 1980-1990 et assureront le show en clôture d'événement le 26 octobre sur le Trophée des Légendes.

Renseignements : www.latorchewindsurf.com/fr

J'avais 20 ans à l'époque, c'était magique. J'y suis revenu à chaque fois avec grand plaisir. On a bien eu une ou deux frustrations : deux années, on n'a pas eu de vent alors que toutes les conditions étaient réunies pour faire une super étape. On avait tout sur place, un beau plateau, des sponsors, les caméras de télévision... TF1 faisait des directs pendant la semaine, à l'époque, c'était bien.

Quel est votre meilleur souvenir là-bas ?

R. T. : La gentillesse des gens, et surtout des Bretons que je trouve vrais par rapport aux gens du Sud. À chaque fois que je vais en Bretagne, l'accueil est super. Et sinon, j'adore ce spot, cette plage et les dunes qui font des kilomètres... Je trouve ça magnifique et particulier : on ne voit pas ça dans les îles.

Pourquoi sortez-vous de votre retraite, aujourd'hui ?

R. T. : Je suis né en Nouvelle-Calédonie. C'est là que j'ai commencé le windsurf. La Coupe du monde fait également son retour à Nouméa cette année après 20 ans d'absence, comme à La Torche. Tout le monde me met un peu la pression pour que j'y participe. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai décidé de remettre les pieds dans les straps huit ans après avoir quitté le circuit. Je suis ravi de revenir naviguer dans ces deux endroits mythiques. J'ai juste besoin d'un peu de préparation ! Aujourd'hui, on n'a plus le même matériel, les planches et les voiles ont progressé. On va plus vite, on est plus stable, c'est plus facile. Il faut bien connaître le matériel.

À quelles épreuves participerez-vous à La Torche ?

R. T. : Je ferai le slalom et, si j'ai une wild-card pour les vagues, j'y participerai aussi. Les organisateurs m'ont proposé de faire le Trophée des Légendes. Je suis ravi d'avoir été invité. Je suis ému de naviguer à nouveau avec les anciens. On s'est bien battu sur l'eau il y a quelques années. Cela me touche beaucoup de les revoir maintenant. »

Creps des Antilles et de la Guyane

Acteur central sur le territoire de la Guadeloupe, le Creps des Antilles et de la Guyane veille à la fois à appliquer la politique du ministère chargé des Sports dans les domaines du sport de haut niveau et de la formation aux métiers du sport et de l'animation mais également, à apporter son soutien à la structuration du mouvement sportif local et à consolider la politique régionale en matière de sport-santé et de sport-cohésion sociale. Dans le cadre de l'action « la Route du Rhum, destination Guadeloupe », définie par le conseil régional de la Guadeloupe comme étant la priorité sportive de l'année 2014, le Creps a initié trois actions complémentaires : 1 : En partenariat avec l'association « Guadeloupe Grand Large » (GGL), le Creps a réalisé une formation visant à préparer physiquement un collectif de 13 jeunes skippers guadeloupéens en vue d'une sélection pour représenter la Guadeloupe en 2014 et piloter le bateau engagé par la région Guadeloupe dans la course transatlantique. 2 : L'organisation en partenariat du premier « Handitour nautique de la Guadeloupe ». Cette opération va se dérouler du 02 au 20 novembre 2014. 3 : Le lancement par le Creps de la première promotion des « Jeunes managers du sport », parrainée par Lilian Thuram. Cette formation MBA est réalisée en partenariat avec l'Ecole supérieure de gestion (ESG) de Paris et en collaboration avec Sup de Co de Dakar. Cette formation vise à former des professionnels du sport, spécialistes du management, de l'organisation événementielle, de la communication, du marketing, etc.

Plus d'infos : www.creps-antilles-guyane.fr



Le Club Med recrute

Créateur de bonheurs depuis 1950, le Club Med est le spécialiste mondial des vacances tout compris, dans un esprit résolument haut de gamme, convivial et multiculturel. Le Groupe compte aujourd'hui plus de 70 villages de vacances et 20000 collaborateurs dans le monde. Travailler dans le secteur nautique au Club Med, c'est gérer son activité en toute autonomie et en assurer la promotion au sein du village. Le Club propose ainsi un environnement de travail propice à l'acquisition de compétences techniques et managériales, renforcées par des formations diplômantes et qualifiantes. Les perspectives d'évolution en interne sont nombreuses, avec la possibilité de devenir Responsable pour superviser l'ensemble du pôle nautique du village. Un G.O. nautique peut même bénéficier de passerelles vers d'autres sports. Mais gérer une activité nautique au Club Med, c'est aussi et surtout la chance de partager sa passion au quotidien, de s'enrichir personnellement au contact de clients et d'équipes de tous horizons et de partager des moments inoubliables... Rejoignez nos équipes G.O. en village et vivez le bonheur de vous révéler au travers d'une expérience professionnelle et personnelle unique...

Postulez sur www.clubmedjobs.fr

Exposition Mer en vue !

Première région maritime de France avec près de 3000 km de côtes, la Bretagne mène une action plurielle qui met en synergie l'ensemble des domaines en relation avec la mer. Avec l'exposition Mer en vue !, la Région Bretagne vous invite à découvrir les potentialités et les ressources maritimes de notre territoire et ainsi prendre conscience de la formidable opportunité de développement que constitue la mer. Du 24/10 au 02/11, Village de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe (Bassin Vauban), Saint-Malo

Plus d'infos : www.bretagne.fr



Route du Rhum, le livre officiel

Pour célébrer cette 10e édition de la Route du Rhum, les éditions Glénat proposent le livre officiel de cette course aussi mythique que fascinante ! Surnommée la « reine des transats » et inaugurée en 1978, la Route du Rhum qui rallie tous les 4 ans Saint-Malo à la Guadeloupe révèle et sacre un héros à chaque édition. Pour le marin, c'est l'histoire d'une communion avec le public, d'adrénaline au départ, de la foule au cap Fréhel si nombreuse puis le grand large et 3500 milles de navigation... seul. Outre une part belle consacrée aux forces en présence de cette 10e édition, le livre revient sur les histoires fortes des précédentes éditions qui font le mythe de cette course ! Un récit haletant et des images fortes grâce aux archives de l'AIFP, mise en musique par notre confrère du *Figaro*, Fabrice Amédéo qui... lui aussi dispute le Rhum en Class40 !

10e Route du Rhum, les héros de l'Atlantique, par Fabrice Amédéo, éd. Glénat.

Prix public : **25 euros.**
Toutes nos nouveautés sur www.glenatlivres.com



30 ans de Mille Sabords !

Chaque année à la Toussaint, entre 65 000 et 70 000 visiteurs foulent les pontons du port du Crouesty (Morbihan), afin de trouver le voilier familial d'occasion idéal pour la promenade, le day boat de pêche ou le hors-bord puissant pour s'offrir de belles sensations. Devenu le plus grand salon du bateau d'occasion d'Europe, Le Mille Sabords reste sur ses fondamentaux : la plaisance pour tous, l'entrée gratuite, la convivialité sur les pontons... Économiquement, il génère aujourd'hui en tout 15 millions d'euros de chiffre d'affaires, soit 20 à 30 % des bateaux exposés être vendus en 4 jours, sachant que les ventes se poursuivent toute l'année sur le site Internet. L'édition 2014 animera le port du Crouesty du 30 octobre au 2 novembre.

Plus d'infos : www.lemillesabords.com



Partridge, vainqueur du Trophée Rolex

Auteur d'un parcours sans faute tout au long des Voiles de Saint-Tropez, le cotre aurique victorien Partridge (1885) a remporté le Trophée Rolex 2014. « C'est un grand honneur d'avoir réussi à remporter le Trophée Rolex. L'équipage a été incroyable et durant toute cette semaine nous avons été très concentrés sur les manœuvres et la tactique car les conditions météo n'étaient pas évidentes. Je suis très heureux ce soir, c'est une consécration pour nous mais surtout pour le bateau », nous confiait Alexander Laird, skipper de Partridge. Rolex est, depuis plus de cinquante ans, un partenaire majeur du monde de la voile.

Infos : lesvoilesdesaint-tropez.fr



Wear is my boat

La société Delta 10 SAS sera au départ de la route du Rhum le 2 novembre à Saint-Malo par le biais d'Alain Delhumeau, le skipper du multicoque *Royan*. Avec neuf transatlantiques à son actif, plusieurs victoires sur le tour de Guadeloupe et de nombreux convoys, Alain Delhumeau a choisi la marque Wear is my boat pour s'équiper en sous-vêtements techniques pour sa première participation à la Route du Rhum. Depuis 2014, la jeune société tourquennoise Delta 10 conçoit, fabrique et commercialise via son site marchand www.wearismyboat.com des gammes de vêtements techniques pour faciliter les déplacements sur terre comme sur mer sous la marque Wear is my boat (WIMB). La gamme WIMB Sport est destinée à la pratique sportive. La gamme WIMB Soft, orientée confort et discrétion, est constituée de vêtements de peau pour la vie quotidienne et les transports associés. Enfin la gamme WIMB Style est le prolongement de l'esprit nautisme en ville.

Infos : www.wearismyboat.com



Diniz et Paris-Asia

Pour la première fois, un skipper portugais est au départ de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2014. Aux commandes de ParisAsia.fr, Class 40, Ricardo Diniz. Âgé de 37 ans, né à Lisbonne, Diniz porte un immense attachement à son pays et développe depuis déjà vingt ans des projets facilitant la communication sur le Portugal au travers du message suivant : *The biggest stage in the world and the main reason why Portugal is recognized; the Sea*. Pour sa première Route du Rhum, Ricardo Diniz a pour parrain Luis Figo et pour sponsor un businessman portugais basé en France depuis plus de 30 ans, Carlos de Matos, qui met en avant à cette occasion le Paris-Asia Business Center, un pôle d'activités aux portes de Paris qui s'étend sur 200 000 m2 et se consacre à l'import-export avec l'Asie.

Plus d'info : www.parisasia.fr



Distillerie Damoiseau, toute une histoire

L'histoire du rhum Damoiseau commence en 1942, en pleine guerre, au cœur des champs de canne de la Grande-Terre, sur la commune du Moule. A cette époque, la distillerie appartient à une famille martiniquaise. Elle est à vendre. Roger Damoiseau, le grand-père de Jean-Luc et Hervé qui dirigent actuellement l'usine, est à l'époque directeur de l'usine sucrière de Beaufort, à Port-Louis. Commence alors pour la famille une aventure qui perdure et qui constitue un pan de l'histoire de l'île. Aujourd'hui, Damoiseau produit chaque année plus de deux millions de litres de rhum dont plus des trois-quarts sont consommés sur place. Il est le premier exportateur de rhum agricole de la Guadeloupe et la seule distillerie encore en activité en Grande-Terre. Tels les plus grands alcools. Les rhums blancs Damoiseau séjournent en foudre de chêne, de quelques mois à plusieurs années pour le rhum vieux, (en fût de 180 litres), avant d'être commercialisés.

Plus d'infos : damoiseau.fr

Suivez en temps réel la Route du Rhum 2014 à bord du ParisAsia.fr le bateau de Ricardo Diniz

ParisAsia.fr



Paris-Asia Business Center



ricardodinizportugal



LES ESSENTIELS DE KATE

Texte de CATHERINE TISSERON



DAMOISEAU

Le rhum Damoiseau Vieux Agricole obtient sa dénomination après avoir séjourné un minimum de 3 années en fûts. Sa richesse et sa complexité aromatique se caractérisent par des notes subtiles de bois, de fruits secs et d'épices.

PRIX : 23 €



HUGO BOSS

Très beau coffret pour homme.

PRIX : 79 €

CELIO

Pour affronter l'hiver.

PRIX : 199 €

RENSEIGNEMENTS :

www.celioclub.com



ORIS

La maison horlogère suisse est heureuse de présenter la Oris Aquis Date Orange, petite dernière d'une collection de plongée grandissante, novatrice et de haute performance, conçue pour affronter les conditions de plongée difficiles.

PRIX : 1 500 €

RENSEIGNEMENTS :

www.oris.ch/fr



727 SAILBAGS

Polo en coton piqué avec empiècement de voile de bateau recyclée, avec une fiche d'authentification qui précise les océans parcourus, le bateau et le designer.

PRIX : Polo homme manches longues

129 €

RENSEIGNEMENTS :

www.727sailbags.com



CASEABLE

Je les veux toutes, ces housses !

PRIX : 59,90 €

RENSEIGNEMENTS :

<http://fr.caseable.com>



HUNTER

Alors ? Cape ou pas cape ?

PRIX : 170 €

RENSEIGNEMENTS :

hunter@lifestyle.fr

LEICA

Le Leica X Edition Moncler unit esthétique et technologie pour créer un look incomparable.

Gainé de cuir tricolore en hommage aux origines françaises de Moncler, l'appareil est livré avec un étui matelassé blanc.

PRIX : 2 450 €

RENSEIGNEMENTS :

www.fr.leica-camera.com



ADIDAS SAILING

Vous naviguez régulièrement au large, en course ou dans des conditions extrêmes ? Voici les bottes adidas Sailing, respirantes et imperméables, la haute performance du gore tex® !

PRIX PUBLIC : 299 €

Une Nouvelle Expérience...



GLOBE SAILOR

LOCATION DE BATEAUX SUR INTERNET

12 000 BATEAUX VOILE & MOTEUR • 150 DESTINATIONS DANS LE MONDE
800 LOUEURS PROFESSIONNELS • UN CONSEILLER DÉDIÉ POUR VOTRE CROISIÈRE

www.GlobeSailor.fr - 01 80 88 45 70 - contact@globesailor.fr



LES 4 000 COLLABORATEURS DE PAPREC GROUP SOUTIENNENT **YANN ELIÈS** ET **L'ULTIME PAPREC RECYCLAGE 70.**



AVEC PLUS DE 100 SITES ET USINES SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS ET SUISSE, 4 000 COLLABORATEURS, 800 M DE CA, 20 000 CLIENTS ET PLUS DE 5 MILLIONS DE TONNES DE DÉCHETS RECYCLÉS CHAQUE ANNÉE, PAPREC GROUP EST DEVENU EN 20 ANS LE LEADER FRANÇAIS ET SUISSE DU RECYCLAGE.