

séance du lundi 14 juin 1999

LA NAVIGATION SOLITAIRE AUTOUR DU MONDE

Isabelle AUTISSIER

INTRODUCTION

Il y a cinquante ans, Vito Dumas, premier solitaire par les trois caps mythiques, déclarait: « Quatre planches pourries ont fait de moi un héros national. Je voulais davantage. J'ai choisi les mers les plus dures, les océans sauvages, pour aller où aucun homme ne s'était risqué seul, pour écouter enfin mon chant intérieur. J'ai été le premier à sauver mon âme dans les quarantièmes rugissants. »

Cinquante ans plus tard, Titouan Lamazou, premier vainqueur du Vendée Globe, écrivait sans états d'âme: « Nous faisons exactement la même chose que les clippers qui ont ouvert la route des Indes. Au lieu de trimballer du thé, nous transportons une image. Nos armateurs s'appellent des sponsors et notre fret, c'est leur image. Celui qui revient en premier du tour du monde vend plus cher sa cargaison. Les négociants qui nous attendent sur le quai s'appellent les médias, mais le principe est resté le même. Nous sommes des professionnels, nous avons nos clients. »

Le tour du monde en solitaire est-il l'aventure intérieure de Vito Dumas ou le commerce de Titouan Lamazou ? Plaisir et navigation ont longtemps fait mauvais ménage, au point qu'il y a quelques années seulement les marins-pêcheurs disaient encore que l'on reconnaissait les plaisanciers à ce qu'eux seuls pouvaient aller en enfer avec le sourire. Que dire alors des coureurs de haute mer et plus encore de ces « tourdumondistes » solitaires qui semblent accumuler difficultés et angoisses dans un jeu masochiste et vain à l'époque du voyage supersonique. Pourtant ce jeu fascine et retient l'attention d'un public de tous âges qui souvent ignore tout de la mer et de la régata.

Le départ du Vendée Globe 1996-1997 se targue de 400 000 visiteurs directs et de soixante-dix heures de retransmission télévisuelle en France, signe indéniable d'un phénomène de société.

Passade d'une époque en mal de modèle ? Toquade franco-française sans avenir ? Ou début d'une longue série de grandes heures de la voile ?

Les courses autour du monde en solitaire seraient-elles encore à la croisée des chemins ?

HISTOIRE

Un dictionnaire de 1718 donne du mot « yacht » une jolie définition qui pourrait être affichée dans tous les carrés des 60 pieds modernes : « Le yacht anglais est un

bâtiment à mâts et voiles propre à aller sur mer, embelli d'appartements commodes et jolis par-dehors et par-dedans. »

Ainsi, la voile fut d'abord une occasion de montrer sa puissance, sa richesse ou son oisiveté, il n'était pas question, alors, de vitesse. Mais les choses évoluèrent rapidement.

Jusqu'à là réservée à des fins utilitaires, pêcheurs voulant être les premiers sur les bancs ou à la vente, marchands pressés de rentabiliser leurs navires, guerriers ou pirates, la course devient dès le XVIII^e et plus encore au XIX^e un sport et un passe-temps. Aller vite sur l'eau devenait de l'ordre du plaisir, en tout cas permettait des sensations nouvelles, des affrontements amicaux, développait des valeurs sportives à la mode, voire permettait de briller socialement.

Dans la mouvance du grand renouveau sportif de la fin du XIX^e et du début du XX^e, la voile n'échappa pas au triptyque « plus haut, plus vite, plus loin ». Si on ne retient ici que les pionniers des futures courses autour du monde, ils nous guideront pour en comprendre l'esprit :

- En 1898, il y a un siècle seulement, un capitaine yankee désargenté, nostalgique de la marine à voiles, Joshua Slocum, boucle, pour la première fois, une circumnavigation de trois ans en solitaire. Son récit « Seul, autour du monde, sur un voilier de 11 m » sera le premier « best-seller » de l'histoire de la voile. Dans le sillage de son *Spray*, s'engouffreront public et médias. Ainsi naissait l'aventure maritime moderne.

- Un demi-siècle plus tard, en pleine Seconde Guerre mondiale, un autre illuminé sans le sou, l'Argentin Vito Dumas, renoue avec la plus grande des routes maritimes, en réussissant le premier tour du monde en solitaire par les quarantièmes rugissants et par les trois célèbres caps : Bonne-Espérance, Leewin et Horn. La trace des futurs grands tours du monde est faite. Pour la première fois on navigue en plaisance sur l'ancienne route des grands clippers.

Mais ces deux grands héros maritimes, pour adulés qu'ils sont dans leur pays, resteront isolés et n'arriveront pas à créer une véritable évolution du milieu sportif, où on continuera plus volontiers à les traiter, un peu péjorativement, d'aventuriers.

La vraie révolution viendra dans les années 1960, des deux bords de la Manche. D'un côté, Francis Chichester boucle en deux cent vingt-six jours un Londres-Sydney-Londres, en solitaire. Pour la première fois, rentre dans un projet de tour du monde une notion de vitesse et de compétition. Il établit un temps de référence sur le parcours. Il est, d'autre part, loin du bricolage impécunieux de ses prédécesseurs. Il a des moyens, des sponsors, une organisation à terre qui commence à ressembler aux projets modernes. A son arrivée, 250 000 Britanniques sont là pour l'acclamer et la reine l'anoblit. *Britannia rules the waves ?*

Voire, car l'autre côté du Channel n'est pas en reste. Un jeune lieutenant de vaisseau français va en 1964 ravir à ce même Chichester son titre dans la déjà célèbre course transatlantique en solitaire: Érie Tabarly. Les foules françaises s'enthousiasment à leur tour et Tabarly, le timide, doit prendre un bain de foule sur les Champs-Élysées. Certes, il ne s'agit pas encore de tour du monde, mais cette victoire sur la *Perfide Albion* va permettre à la France de se réconcilier avec son littoral et sa tradition maritime. Un immense engouement pour la voile naîtra cette année-là.

Ce double événement sportif, aux apparences similaires, aura des conséquences différentes dans les deux pays. Alors qu'en Angleterre la voile au large reste un sport de Yachts Clubs fortunés, en France elle connaît une formidable poussée démocratique. Depuis 1946, l'école des Glénans et ses émules forment nombre de jeunes loups de mer, Les astucieux constructeurs, Jeannot, Bennéteau ou Dufour, savent satisfaire cette nouvelle clientèle avide de vacances sportives et surtout savent tirer profit d'un matériau bon marché et peu noble, le polyester, pour en faire de jolies coques solides, faciles à manœuvrer et financièrement abordables. La plaisance française explose alors et la France devient le premier producteur mondial de voiliers. Les Anglais, s'ils conservent toujours de grands et bons marins, manquent cruellement du vivier de jeunes coureurs et de moyens financiers que la France a su former.

Le décor ainsi planté, les premiers acteurs vont entrer en scène. La comparaison n'est pas trop forte, la voile océanique va prendre rapidement un aspect de spectacle, avec ses aventures, ses héros, ses drames et ses rebondissements.

Acte 1, donc, la première course autour du monde en solitaire : le « Golden Globe ».

Ils seront neuf au départ de l'épreuve qui doit être sans escales. La course est parrainée par le *Sunday Times*. La règle est simple : il faut s'élancer d'un port anglais entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 1968 et y revenir le plus vite possible... revenir sera le premier et souvent le challenge majeur tout au long de l'épreuve.

Démâtés, roulés par des déferlantes ou épuisés, cinq marins abandonnent déjà avant la fin de l'année 1968. Début 1969, l'un des deux multicoques en course se désintègre après le Horn, dans la remontée de l'Atlantique. Quant aux trois derniers concurrents, ils entreront, eux, dans la légende, mais à des titres bien divers :

- Donald Crowhurst, mystificateur poignant, fait semblant d'accomplir le parcours. En fait, terrorisé par une histoire beaucoup plus grande que lui, il se cache au Brésil dès le départ, pour se replacer en tête de la petite flotte quand elle passe le Horn. Promis à la victoire, il ne résiste pas à la charge du mensonge. Devenu fou, il se suicide en se jetant par-dessus bord. On retrouvera le bateau à la dérive avec les deux journaux de bord : le vrai et le faux.

- Le deuxième à rester en lice est français, un solide marin du large, Bernard Moitessier. Est-ce l'air du temps qui est à la pureté du retour aux sources après 1968 ? Est-ce sa profonde conviction que rien de vrai ne se vit ailleurs qu'en mer ? Il fonde sa légende en abandonnant alors qu'il est en tête et poursuit sa route vers la Polynésie après un demi-tour du monde supplémentaire. Son dernier message, annonçant son refus de revenir en Angleterre, est lancé avec une fronde sur le pont d'un cargo et porte ces simples mots: « Je continue parce que je suis heureux en mer et peut-être pour sauver mon âme. »

- Le survivant et vainqueur de cette hécatombe, Robin Knox Johnson, qui, lui aussi, deviendra Sir, est donc le premier homme à avoir bouclé un tour du monde en solitaire et en course, en trois cent treize jours à la vitesse de 3,13 nœuds de moyenne.

L'histoire commence, mais, pendant de longues années, on n'en retiendra qu'une leçon : cette course est trop extrême, trop insupportable, elle rend fou. Le Golden Globe n'aura donc qu'une édition.

LES COURSES AUTOUR DU MONDE EN SOLITAIRE

Il faudra quatorze ans pour que s'estompe le traumatisme du Golden Globe. Pendant ce temps, se crée une course jugée plus raisonnable, la Whitbread, où c'est en équipage, cette fois, que l'on s'élance vers les redoutables mers du Sud.

Mais l'esprit de la course en solitaire n'est pas mort et c'est dans un bar de Newport (Rhodes Island) que renaîtra, des marins eux-mêmes, l'idée d'aller en découdre en solo autour de la planète. Robin Knox Johnson sera le directeur de course de cette épreuve qui trouve d'emblée un sponsor: le BOC Challenge (BOC de British Oxygen Corporation).

Dix-sept marins, au départ de cette première édition en 1982, devront boucler le tour en quatre étapes, entre Newport, Capetown, Sydney et Rio, avec retour à Newport. Le seul Français en classe 1 (celle des 60 pieds, monocoques de 18 m) est un inconnu nommé Philippe Jeantot. Il est aussi le seul à s'aligner avec un bateau qui soit plus qu'un solide voilier de croisière. Il fait la part belle à la technologie de l'époque, et le plan Ribadeau-Dumas, spécialement dessiné pour cette course, lui assurera une victoire sans appel.

Quatre ans plus tard, en 1986, son exemple a fait des émules et le potentiel créé en France dans les années 1960-1970 va se concrétiser de manière éclatante. Au départ, de jeunes loups formés par Tabarly, Titouan Lamazou et Jean-Yves Terlain, viennent se mesurer à Philippe Jeantot. A l'arrivée, tout le podium est français, la domination est écrasante. La course connaîtra aussi son premier disparu: le Français Jacques de Roux, vraisemblablement épuisé, passe par-dessus bord à la fin de la deuxième étape. Cette année 1986 est aussi celle où les architectes commencent à percevoir que pour gagner, dans ce parcours essentiellement de vents portants, il faut exploiter au maximum la puissance des bateaux. Les carènes gagnantes sont larges, légères et bien toilées. Le carbone fait son apparition dans les coques et les ordinateurs à la table à cartes. Philippe Jeantot l'emporte à nouveau et forge sa légende.

Ces marins de l'extrême n'en ont pourtant pas assez; de leurs discussions aux escales, filtre l'envie d'un « toujours plus ». Leur rêve: le même parcours mais sans escales. Philippe Jeantot va partir en campagne pour créer cette épreuve et convaincre le conseil général de la Vendée de financer le départ du premier Vendée Globe. En 1989, les ténors de la course au large sont donc là, presque exclusivement français, Jeantot, Lamazou, Poupon, Peyron, Terlain... 13 au départ. Alain Gautier se fait remarquer par son bateau dessiné par le cabinet Finot, dont l'extrême largeur motivera plus tard le surnom de « pelles à feu » ; à l'autre extrême, Van den Heede et son architecte Harlé croient encore au concept du bateau étroit. Le Golden Globe est dans toutes les mémoires et nul n'ose parier sur le nom de ceux qui vont arriver, encore moins sur celui du vainqueur. Avant même d'être une course, il s'agit d'une formidable aventure maritime. Au terme d'une épreuve haletante et qui passionne (surtout en France), Titouan Lamazou l'emporte. De toutes les péripéties, on retiendra le chavirage de Poupon. Son bateau, alourdi par un mât de misaine installé au dernier moment, se couche et ne parvient pas à se redresser. Il sera secouru par Loïck Peyron, mais pour la première fois l'architecture complètement open des bateaux est remise en cause. Coureurs et organisateurs s'accordent pour imposer une stabilité minimum.

La spécialité est donc née. Le Boc Challenge et le Vendée Globe vont alterner maintenant tous les deux ans. Ils génèrent des constructions spécifiques, fortement sponsorisées et médiatisées. L'aventure se mue en régates planétaires et attire de plus en plus de jeunes marins éprouvés par des années de Mini-transat ou de Figaro. Les bateaux naviguent à plus de 9 nœuds de moyenne, trois fois plus vite que Robin Knox Johnson,

vingt ans plus tôt. Les vainqueurs suivants s'appelleront Christophe Auguin, au Boc 90-91 ; puis Alain Gautier pour l'édition 92 du Vendée Globe, et enfin Christophe Auguin à nouveau qui réalise le doublet: BOC 94-95 et Vendée Globe 96-97. Au Boc 90-91, j'aurais le privilège d'être la première femme à s'aligner au départ d'un tel type de course et Catherine Chabot en 1996 sera la première à finir un Vendée Globe classée.

Je vais rendre bien sûr un hommage tout particulier au tout récent vainqueur de Around Alone (qui a succédé au BOC Challenge), l'Italien Giovanni Soldini, non seulement pour être le premier non-Français à remporter une telle course, mais surtout pour avoir eu la délicate attention de venir me chercher il y a quelques mois, quand, victime d'un chavirage, je me suis retrouvée par 550 sud, à plus de 5 000 km de toutes terres habitées dans mon bateau, bloqué quille en l'air.

LES ENJEUX

En dehors de l'affrontement de l'homme seul aux plus difficiles océans de la planète, qu'est-ce qui fonde la spécificité de ces courses, leur difficulté et leur attrait ?

Le parcours, tout d'abord. En descendant l'Atlantique, pour faire le tour du pôle Sud, franchir le cap Horn et remonter l'Atlantique, on se confronte à tous les types de temps et à tous les océans.

Les départs se font en automne de manière à affronter les mers du Sud pendant l'été austral, ce qui est déjà suffisamment compliqué. Partant d'un bord ou de l'autre de l'Atlantique, il faut échapper aux quarantièmes nord, qui en automne sont souvent tempétueux. Plusieurs parcours se terminent, malheureusement, à peine commencés. Vient ensuite la délicate négociation de l'anticyclone des Açores ou de son pendant des Bermudes. Zones de vent souvent très faible, ils récompensent généralement les bateaux surtoilés et les skippers habiles en météo ; elles ouvrent la porte au répit de l'alizé de nord-est qui avantage la puissance des carènes. Vient ensuite le cauchemar du Pot au Noir avec ses calmes alternés de vents violents peu prévisibles. Lorsque à l'équateur ils débouchent le champagne pour se concilier les bonnes grâces de Neptune, il existe souvent déjà de cruels écarts entre les concurrents. L'Atlantique Sud offre la série inverse, bien que souvent encore moins confortable: un alizé de sud-est à négocier au plus près, l'allure redoutée de ses bateaux à carènes très plates, un anticyclone de Sainte-Hélène généralement très étendu. Le premier à toucher l'autoroute des grands vents d'ouest est déjà un solide prétendant à la victoire. Vient alors le morceau de bravoure, les quarantièmes et cinquantièmes sud. Naviguer dans le froid, avec un passage dépressionnaire tous les trois jours environ, parfois de très fortes tempêtes (J'y ai personnellement rencontré des vents de plus de 80 nœuds), se garder des zones à icebergs, tout en maîtrisant des bolides généralement lancés au portant à plus de 15 nœuds de moyenne (soit près de 400 milles journaliers), voilà les termes d'une redoutable équation. Pour ceux que le Sud épargnera, il faudra encore remonter l'Atlantique avec un bateau fatigué et garder toute sa concentration pour renégocier sans lâcher un mille la série déjà évoquée.

LES DIFFICULTÉS

Tout d'abord : tenir. Imposer un rythme de course à un bateau pendant environ cent jours alors que le marin unique est plus malhabile, moins attentif ou plus violent avec le matériel qu'un équipage est souvent une gageure fondamentale. L'alternance du chaud et du froid, les UV, le sel, les coups de la mer, la violence des chocs d'un bateau lancé à

pleine vitesse, la fatigue des matériaux sont déjà la source de beaucoup d'avaries petites et grandes que devra gérer le marin en plus de son travail habituel.

Pour le skipper, la force physique est loin d'être l'obstacle majeur, témoin le petit gabarit moyen des vainqueurs ou la plutôt bonne réussite des femmes ; par contre, la tension nerveuse et mentale imposée jour et nuit par de grands bateaux menés à leurs limites, dans des conditions météorologiques souvent difficiles, dans l'isolement et l'éloignement, le bruit incessant et la violence des chocs et la pression permanente du mille gagné ou perdu, tout cela constitue le défi humain qui est souvent la clé de la victoire.

Se maîtriser et gérer son bateau seront donc les maîtres mots. Observer, comprendre, organiser, prévoir, anticiper, toujours un petit peu mieux que les autres, sera l'un des secrets de la réussite.

Pour maîtriser la manœuvre et les risques physiques, les marins ont été amenés à simplifier leurs bateaux à l'extrême et à arbitrer des choix entre performance et sécurité. Ainsi, les voiles d'avant sont bien souvent sur enrouleurs, les spis sont devenus asymétriques, portés sur un bout dehors, considérablement moins dangereux qu'un lourd tangon fût-il en carbone ; la plupart des manœuvres de pied de mât sont renvoyées par des poulies vers l'arrière et le cockpit où le marin, solidement fixé par son harnais, peut travailler par tout temps. Le choix des voiles s'oriente vers la polyvalence qui permet une bonne vitesse moyenne en évitant les manipulations épuisantes ou dangereuses quand des paquets de mer ou de neige balayent le pont.

La longueur de la compétition, jusqu'à quatre mois, jours et nuits, impose également ses contraintes sur le marin. La gestion du sommeil sera primordiale pour garder la lucidité et la clairvoyance indispensable à une bonne gestion du matériel, à la prise de décision correcte et à la sécurité. Le sommeil est toujours fractionné en périodes de vingt minutes à une heure et représente entre quatre et cinq heures par vingt-quatre heures. L'alimentation, tout en restant peu pondérale, doit offrir de quoi reconstituer l'organisme qui dépense jusqu'à 7 000 calories/jour, elle doit aussi rester appétente (c'est difficile lorsqu'elle se présente sous forme de poudre déshydratée) et offrir ce petit plaisir quotidien qui tient le moral à l'abri des embruns.

Évoquons le dopage, en ces temps où d'autres sports sont dans la tourmente. Aucun produit, à ma connaissance, ne rend intelligent, ni apte, pendant trois mois, à prendre de bonnes décisions, aucun produit ne permet d'arrêter de dormir pendant plus de cent jours, aucun ne donne l'intelligence tactique et la force morale. Bref les marins ne sont peut-être pas plus sages que d'autres, mais la spécificité de leur sport les tient écartés de la tentation.

LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

Depuis dix ans, environ, les tours du monde en solitaire sont l'objet d'actions de sponsoring très structurées.

Quel en est le poids ?

Un 60 Pieds Open neuf est mis à l'eau pour une somme de 8 à 9 MF. Son espérance de vie au meilleur niveau est de cinq ans environ. A cela il faudra ajouter son entretien annuel, celui de l'équipe de marins et de préparateurs et les frais de course, ce qui représente 2 à 3 MF supplémentaires, selon le programme. Pour une campagne de cinq

ans, un budget technique s'établira, en moyenne, à 4 MF par an, investissement et fonctionnement compris. A cela, viendra s'ajouter le budget de communication. Le ratio d'un pour un (1 F pour le technique, 1 F pour la communication) est souvent peu réaliste. Le minimum, pour suivre médiatiquement un tour du monde (communiqués de presse, réalisation d'images, opérations au départ et à l'arrivée), ne peut être inférieur à 1 MF, la qualité, l'ambition et la diversité des opérations peuvent faire monter cette somme à 3 ou 4 MF.

Il faut noter au passage que la course océanique, et particulièrement en solitaire, par l'universalité de ses défis, est susceptible d'intéresser un public très large. Jeunes et moins jeunes, hommes ou femmes, marins avertis ou néophytes, cadre supérieur ou modeste employé, elle offre des approches très diverses où chacun peut se retrouver, se projeter et rêver.

Les retombées directes sont, bien entendu, difficiles à évaluer, combien de produits vendus en plus ? Quelles modifications de l'image de l'entreprise ? Combien de clients nouveaux ?

Différents indicateurs sont utilisés. Le simple calcul de l'équivalent en argent de l'espace publicitaire généré par le sponsoring dans les médias. Calculé en le pondérant selon la page, la taille, le nombre de citations, la présence de photos, il permet surtout de comparer différentes actions de parrainage. Il sert également à calculer le « coefficient de vampirisation » (rapport du nombre de citations du sponsor au nombre de citations du marin). Il peut être bon en effet de contrôler que c'est bien le marin qui fait la publicité du sponsor et non l'inverse!

L'enquête d'opinion ou de notoriété est également beaucoup utilisée. Elle permet surtout de suivre l'évolution qualitative de l'image, souvent liée aux péripéties d'une épreuve ou au charisme et aux qualités morales du skipper. Enfin, des indicateurs sur mesure donnent de précieuses indications. C'était, par exemple pour PRB, mon sponsor, le temps moyen d'attente avant un rendez-vous commercial avec un architecte qui tombait de trois à une semaine pendant le Vendée Globe, signe de l'intérêt de cette profession cible de PRB,

Quelques exemples, le seul *Écureuil Poitou-Charentes 2*, engagé dans le Boc Challenge de 94-95, totalise, en France uniquement, 4 700 articles de presse, près de dix heures de télévision et plus de seize heures de radio. La couverture globale du Vendée Globe 96-97 a représenté 20 000 coupures de presse, soixante et une heures de télévision et quatre-vingt-douze heures de radio.

Les tours du monde en solitaire sont, avec les courses de multicoques, de loin les plus médiatisées en France. A partir d'une présence de trois à quatre ans sur le terrain et même si le résultat sportif se fait attendre, les sponsors interrogés se déclarent pleinement satisfaits des retombées et des valeurs véhiculées par ce sport.

LES ARMES DE LA VICTOIRE

1 / On dit souvent, dans le milieu, qu'un bon bateau de solitaire ressemble à son skipper. Entendez par-là que, pour s'y sentir à l'aise et savoir le faire marcher dans les pires conditions physiques et morales, le marin doit se sentir à l'aise sur un bateau qui réponde à ses choix, à sa philosophie de navigation et jusqu'à ses mensurations personnelles quant aux formes de barre ou taille de siège et de couchette.

Tout commence donc par de la philosophie dans le cabinet d'architecte, où la discussion porte sur l'expérience, les attentes, les qualités du skipper que l'architecte s'efforcera de transformer en carène et plan de pont. Ainsi, l'idée de quille pivotante que j'ai expérimentée en premier sur *Écureuil Poitou-Charentes 2* est-elle née principalement en réponse à mon souhait d'un bateau pas trop puissant adapté à ma force physique.

2 / Le second élément déterminant sera l'étude météo qui permettra d'affiner entre deux carènes ou deux solutions techniques proches. En simulant la course par informatique, grâce aux données météo, on départage des solutions à quelques heures près au bout d'un tour du monde. Le même genre de méthode sera appliqué pour juger du rapport qualité/prix d'une innovation ou d'un changement de matériaux. On considère souvent qu'à partir d'une journée d'écart dans les simulations (soit 1 % dans un tour du monde), l'idée est à retenir. Exemple, dans l'étude de PRB, la différence entre deux fibres de carbone dans la coque se solde par six heures gagnées pour cent jours de mer... et coûte 70 000 F de plus... refusé ! Les projets, souvent à budget limité, appliquent aussi souvent des ratios de poids/prix pour retenir des solutions techniques. A partir de 500 F du kilo gagné sous le pont et 1000 F au-dessus, la solution *light* sera adoptée, sinon elle est jugée non rentable et l'argent sera affecté à un autre poste.

L'équipe et son skipper vont ensuite construire pièce à pièce le gigantesque puzzle. Souvent des solutions personnalisées sont inventées conjointement avec les fabricants. Au total, environ 70 personnes et une trentaine de corps de métiers vont défiler pour réaliser l'impossible pari : le bateau doit être rapide, fiable, facile. La qualité de la préparation finale est déterminante, réalisée par l'équipe attachée au bateau, elle consiste à fiabiliser le moindre élément, à l'imaginer dans la durée, à mettre en place des solutions de dépannage si besoin est, bref à sécuriser au maximum la navigation qui connaîtra, de toute façon, bien assez d'aléas.

3 / Et, bien entendu, le marin. Y a-t-il un profil type pour le marin du tour du monde ? Des qualités intrinsèques ou un cursus obligatoire ?

Quand on regarde la liste des participants à ce jour, il ne le semble pas. Hommes ou femmes, de 27 à 68 ans, régatiers professionnels ou amateurs éclairés, costauds ou fluets, introvertis ou expansifs, peu de choses semblent communes à ces marins de l'extrême. Pourtant, si on s'intéresse aux podiums et si on regarde l'évolution du type des participants, et surtout de ceux qui prétendent à la victoire, les choses apparaissent plus nettement.

Ces courses ne sont bien-entendu pas des courses de débutants, mais pas non plus des courses de jeunes marins, aussi talentueux soient-ils. C'est une course de fond et non un sprint. Il faut parfois résister à l'envie de pousser la machine pour préserver l'avenir, il faut souvent faire montre de patience et de maîtrise pour savoir attendre son tour et gérer la globalité. Ce sont donc des courses de la maturité et la tranche 30-45 ans paraît offrir un bon compromis. L'âge aide aussi quand il est synonyme d'expérience de la gestion de projet qui est l'une des facettes de la réussite. Au regard des difficultés de l'épreuve, le marin type sera un calme, déterminé mais pas entêté, observateur mais avec de grandes capacités d'analyse, apte à prendre du recul sur les situations, sachant gérer les priorités à terre et en mer, ayant de bonnes capacités de communication et de direction d'équipe, avec si possible un solide bagage technique et, quoi qu'il en soit, une bonne santé...

La course au large offre une particularité comparée à la plupart des autres sports, en ce que sa fédération, la Fédération française de voile, en est quasiment absente. Pas de stade, ni d'entraîneurs, pas de médecins ou de sélectionneurs, le marin est un autodidacte complet qui organise lui-même son équipe et son entraînement.

Mais la voile française offre une filière de formation sans pareille dans le monde pour des candidats à la circumnavigation.

Première marche: la Mini-transat, transatlantique en solitaire sur de petits bateaux de 6,5 m. Elle a tout de la bonne école : apprentissage du large, du solitaire, de la recherche de partenaires, de la gestion de projet, le tout à moindres frais puisqu'une participation se situe aux environs de 300 KF. Elle a vu défiler, autant Loïck Peyron et Laurent Bourgnon, que Jean-Luc Van Den Heede, Yves Parlier ou moi-même.

Diplômé ès Mini, le marin s'attaque ensuite à la Solitaire du Figaro. Disputée sur des bateaux de 9,50 m, elle représente des budgets de l'ordre de 600 à 1000 KF. Elle est surtout, vu son niveau sportif, une excellente formation à la rigueur, au soin des détails et révèle les qualités humaines. Certains de ses vainqueurs s'appellent Christophe Auguin, Alain Gautier ou Philippe Poupon.

Le candidat au tour du monde va ensuite organiser sa préparation personnelle autour de plusieurs thèmes:

- Physique: un minimum de puissance musculaire surtout du dos, des épaules et des bras, et une bonne souplesse, mais aussi de bonnes capacités de récupération cardiaque pour faire face à des efforts répétés. Ceci amène à prendre la direction des salles de sport, des pistes de vélo ou des piscines, même si une bonne partie des marins de talent prendrait plus volontiers celle des bars...

- Mental : certains candidats s'entourent de « gourous », beaucoup pratiquent la relaxation ou la sophrologie, mais les ressources mentales semblent avant tout personnelles et peu sujettes à un apprentissage.

- Médical: il faudra, bien sûr, une formation minimale pour faire face à des interventions médicales de base sur soi-même. On se souvient de Bertrand de Broc contraint à se recoudre la langue. La nutrition fait de plus en plus l'objet d'un suivi par des diététiciens avec des menus élaborés à l'avance tenant compte du goût particulier du coureur et de ses besoins physiologiques. Mais le principal est la préparation au sommeil. Non que l'on apprenne à ne pas dormir, mais la connaissance des ses propres biorythmes, par une expérimentation préalable, permet de définir des plages de sommeil plus récupérateur et donc une bien meilleure vigilance.

- Météorologique: c'est l'arme fatale de ces courses essentiellement stratégiques. La France compte quelques très bons météorologues, spécialistes de course au large auprès de qui le skipper va étudier sa course système météo par système météo et se constituer un road-book de plus en plus souvent informatisé pour réfléchir aux multiples choix stratégiques. Rappelons que, depuis dix ans maintenant, le recours à un routeur, météorologue à terre est interdit. L'organisateur de la course envoie à chacun le même bulletin météo, qui sera complété à bord par des sources publiques et accessibles à tous : fax météo de prévision diffusés par radio, photographies satellite, recours aux sites Internet.

Enfin, suivant pas à pas la construction de son bateau, il devra se former, pour en assurer seul la maintenance, tant au travail du composite qu'au dépannage du groupe électrogène, à des rudiments de voilerie comme à l'intervention sur un logiciel récalcitrant, aux mystères de l'électronique comme à l'art du matelotage. Un vieux dicton de marine s'applique particulièrement bien à ces solitaires : « Le marin sait tout faire... mal. »

TOUR DU MONDE ET SOCIÉTÉ

Nous avons vu, à propos de parrainage, combien les tours du monde en solitaire retenaient l'attention du grand public. Il s'agit bien d'un phénomène de société qu'il est intéressant d'analyser quand on s'interroge sur la pérennité de telles épreuves.

Au-delà du public de pratiquants réguliers, ils sont quand même 200000 en France capables d'apprécier l'aspect sportif pur, les choix techniques et tactiques, ce sont avant tout des valeurs fortement symboliques qui créent l'engouement.

La mer, tout d'abord, l'un des derniers espaces vierges de la planète, avec ce qu'elle comporte de sauvage et d'indompté, fascine. L'homme a conscience de sa fragilité dans ce milieu parfois hostile. Ceux qui se risquent ainsi à ses confins font presque figure d'extra-terrestres ; avant la notion de course, il y a celle de l'aventure qui n'est pas près de s'affadir tant les difficultés sont nombreuses et variées et l'incertitude toujours présente.

La mer est un lieu de pureté fortement symbolique pour notre époque confrontée aux problèmes d'environnement. Les descriptions des ciels, du vol des albatros, des falaises du Horn continuent à émerveiller. La solitude et l'isolement, bien sûr, pour notre société où tout est basé sur la communication et le grégarisme, sont vécus par le public comme des épreuves majeures. Il va se projeter dans une telle situation et en tirer respect et admiration pour les marins.

La résistance au stress et à la peur, l'endurance, le courage, la capacité d'autonomie et d'entreprise, la ténacité sont également les valeurs les plus citées pour parler de ce sport. Or ce sont souvent des valeurs dont les acteurs de nos sociétés ont cruellement besoin. Ils voient donc dans les marins solitaires des modèles, bien au-delà du simple modèle sportif.

La solidarité humaine propre à ces courses et les valeurs morales sont également très fortement perçues par un public à la recherche de ses propres valeurs.

Enfin la dimension de rêve, d'évasion, d'inconnu reste fondamentalement le moteur de l'intérêt de beaucoup.

Sans exagération, donc, les marins des courses autour du monde en solitaire font partie des derniers héros modernes.

Capables d'affronter une nature primitive, d'y assumer leur action et forts de leurs valeurs morales, ils servent de modèles, générations et sexes confondus.

De ce point de vue, les courses autour du monde en solitaire semblent avoir de beaux jours devant elles. On ajoutera un point à ce chapitre, qui éclairera sans doute les suivants. Ces courses et cet engouement sont particulièrement forts en France et on peut se demander pourquoi, en dehors des raisons historiques que nous avons déjà vues. Il y a là sans doute l'ancienne opposition entre monde latin et monde anglo-saxon, car, si nous sommes célébrés en France ou récemment en Italie, les Anglais et plus encore les Américains nous regardent avec un ' e certaine incrédulité, voire un zeste de méfiance. Car, avant tout, la culture anglo-saxonne est celle de l'équipe, du team qui explique sans doute une partie de leur réussite à la Coupe de l'America ou à l'Admiral's Cup. Quant à nous, d'Artagnan ou Cyrano des mers, l'exploit solitaire d'un être humain contre les éléments est, de loin, plus valorisé que l'exploit collectif.

L'AVENIR

Pour autant, tout est-il pour le mieux dans le meilleur des mondes nautiques ? Ce type de course jouit-il vraiment de l'approbation unanime ?

Premier obstacle, y a-t-il un risque de banalisation de ces épreuves qui reviennent tous les quatre ans ?

Une surenchère médiatique ne risque-t-elle pas au final de déflorer le sujet ? Verra-t-on les marins se brosser les dents en direct sur TFI et répondre au téléphone comme s'ils étaient au coin du feu. Certes, c'est possible, et la technologie qui permet d'avoir aujourd'hui, fax, téléphone et Internet au fin fond des mers du Sud, d'envoyer des images ou de répondre aux interviews, doit avant tout être maîtrisée par les protagonistes. Trop d'info tue l'info, il faut savoir donner mais aussi retenir, il faut savoir raconter mais aussi laisser rêver pour que ce qui restera toujours pour les marins un authentique exploit ne soit pas dévalorisé par la spirale de la surenchère médiatique.

Un second nuage de taille obscurcit le ciel : au terme de la réglementation de la navigation maritime internationale, ce type de course est formellement interdit. En effet, les règlements internationaux prévoient qu'à bord de tous les navires la veille optique est obligatoire en permanence. Les solitaires ont beau jeu de rétorquer que, vu les mers qu'ils fréquentent, une collision, à part avec une baleine, reste peu probable, qu'en tout état de cause la collision d'un cargo contre un voilier en carbone ne laisse guère de doute sur son issue, donc sur le niveau de risque représenté par ces voiliers. Ils pointent du doigt la veille sur le cargo, qui est plus souvent assurée en cuisine derrière un café chaud, qu'à la passerelle, et les économies faites sur les tubes cathodiques de radar que l'armement préfère voir éteints en dehors des routes fréquentées de navigation. Toujours est-il que ce type de course se retrouve en sursis, et est à la merci du bon vouloir des autorités nationales qui délivrent les dérogations. Cette fragilité fait l'affaire d'un lobby anglo-saxon, qui, agacé par la domination française, milite, purement et simplement, pour l'interdiction des courses en solitaire autour du monde.

Troisième problème, le BOC Challenge et le Vendée Globe ont chacun connu deux accidents mortels, le dernier Vendée Globe a même failli en connaître quatre d'un coup, et ceci n'est bien entendu acceptable ni par les marins, ni par leurs sponsors, ni par les organisateurs. Les bateaux sont-ils allés trop loin dans leur recherche de la performance ? Ces courses sont-elles par trop inhumaines et dangereuses ?

Aller en mer est dangereux et, sans faire de macabres comptabilités, une course en équipage comme la « Sydney Hobart » a tué plus de marins, dans son édition catastrophique de l'année dernière, que toutes les courses autour du monde réunies. Les skippers eux-mêmes, après le dernier Vendée Globe, ont entamé une réflexion avec leurs architectes pour définir des règles de sécurité plus strictes. Reconnue, depuis peu, comme une classe internationale à part entière par la Fédération internationale de voile, les 50/60 Pieds Open monocoques ne désespèrent pas d'imposer leurs vues aux organisateurs.

Le prochain Vendée Globe, dont le départ sera donné en novembre 2000, va atteindre des sommets de participation et de médiatisation inégalée. Les résultats de la dernière édition ne sont pas passés inaperçus dans les bureaux des directeurs de la communication et, pour la première fois, les marins voient leurs téléphones sonner et les propositions affluer. Pas moins de dix bateaux neufs, ce qui ne s'est jamais vu, un plateau de jeunes marins chevronnés ayant envie d'en découdre, sans compter les bateaux moins récents mais encore performants montés par de vieux briscards du tour du monde comme

Yves Parlier, par exemple, seront au départ. La compétition va donc atteindre un niveau sportif inégalé et qui s'annonce passionnant. Mais il faut se méfier que la roche tarpéienne ne soit pas dangereusement proche du Capitole. Beaucoup de pression sur les épaules des coureurs, au vu du plateau, des arbitrages mal faits en faveur de la sécurité, une direction de course un peu faible, reposant trop sur une seule personne, un rythme de compétition de plus en plus effréné, et les accidents pourraient se multiplier, provoquant une réaction de rejet du public et de condamnation des autorités.

Alors, oui, les courses autour du monde en solitaire sont à une croisée de chemins. Elles peuvent être victimes de leur succès ou prises au piège de leur propre jeu d'affrontement au danger. Je suis pourtant optimiste et avant tout j'ai confiance dans ces marins. Ils ont su créer ces épreuves, trouver des fonds, construire des bateaux et les mener seuls sur tous les océans du monde, ils sauront bien, collectivement, affronter ces nouvelles tempêtes.