



REPORTAGE CHAMPS LIBRES

Vendée Globe : un reporter du « Figaro » dans la course

Fabrice Amedeo prendra dimanche le départ du Vendée Globe, le tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. Un défi sportif et humain qui lui a demandé deux années de préparation. Il dévoile les dessous de cette aventure unique.



Fabrice Amedeo-
fame-
deo@lefigaro.fr

Le Vendée Globe fait rêver. Il fait rêver pour la beauté de ce qu'il inspire et la simplicité de son concept : un homme, seul sur son bateau, qui part des Sables-d'Olonne, fait le tour du monde par les trois caps – Bonne Espérance, Leeuwin et Horn – et revient à son point de départ en Vendée. Ce sommet de la course au large m'attire depuis mon enfance. La victoire de Ti-touan Lamazou sur la première édition en 1989. Le sauvetage de Raphaël Dinelli lors de la terrible édition 1996. Les larmes de Sébastien Josse ouvrant ses cadeaux de Noël dans le Sud en 2004. Les deux victoires du maître Michel Desjoyeaux en 2001 et 2009.

Le Vendée Globe m'a fait rêver et aujourd'hui j'ai la chance de compter parmi les 29 marins qui franchiront dimanche la ligne de départ. À quelques heures de ce grand saut dans l'aventure, à bord de mon monocoque *Newrest-Matmut*, la sérénité reste de mise. Je connais déjà le chemin jusqu'au Brésil, que j'ai parcouru à deux reprises. Le départ, l'écueil du golfe de Gascogne, les possibles dépressions au large du Portugal qui peuvent être vicieuses et causer de la casse, le contournement de l'anticyclone des Açores, un moment souvent tactique et passionnant. Puis les alizés et la course vers le sud avec les températures qui grimpent inexorablement. Arrive ensuite le Pot au noir, la zone de convergence inter-tropicale, et ses grains qui pourront coucher mon bateau surtoilé ou au contraire l'immobiliser pendant plusieurs heures. Puis à nouveau les alizés d'hémisphère Sud. La sortie de cette zone et le contournement de l'anticyclone de Sainte-Hélène marqueront l'entrée dans l'inconnu. C'est le moment où je devrai attraper la première dépression qui me conduira vers le grand Sud et les 40^{es} rugissants.

Au « pays de l'ombre »

Je songe à ce moment où la mer va se refroidir et devenir grise. Ce moment où le vent va se renforcer et me conduire sur ce grand tapis roulant de dépressions tout autour de l'Antarctique. Cette partie tant re-

doutée du parcours, que Titouan Lamazou avait baptisée « *pays de l'ombre* ». Dans l'océan Indien et le Pacifique Sud, de la longitude de Cape Town au cap Horn en passant par l'Australie, nous serons la plupart du temps hors de tout secours aérien et loin de toute route commerciale. Lors d'une formation avec les skippers du Vendée Globe début septembre, les autorités compétentes en matière de sauvetage nous ont prévenu que nous ne pouvions pas espérer croiser plus d'un bateau tous les trois ou quatre jours dans ces zones. Je ne pourrai donc compter que sur moi-même ou éventuellement sur mes compagnons de solitude qui devraient s'étaler sur de nombreux milles de la tête de flotte à la queue de peloton. Nous allons, un mois durant, devoir nous frayer un passage entre un couloir de dépressions mures qui parcourent le grand Sud et ces petites dépressions vicieuses et virulentes qui descendront d'abord d'un front basé au sud du Brésil, puis de l'est du continent africain, puis des côtes australiennes.

Je me projette ensuite vers ce passage du cap Horn, le point le plus sud de la navigation. Ce cap mythique qui marquera le début de la route vers le nord, vers la maison, et qui me permettra de laisser le grand Sud derrière moi. Ce moment, je l'ai préparé chez Jean-Yves Bernot, le gourou météorologue de tous les coureurs au large. Le maître de cette discipline m'a prévenu : « *Tu vas voir. Tu vas*

avoir l'impression de vivre une libération, tu penseras que la ligne d'arrivée sera proche. Mais tu devras alors faire face à la frustrante remontée le long de l'Argentine et du Brésil. C'est long et terrible pour le moral. » Je devrai alors subir des vents contraires au bateau alors qu'il sera bien fatigué par les milles déjà parcourus. Puis viendra la remontée au près dans les alizés d'hémisphère Sud et enfin dans ceux d'hémisphère Nord qui marqueront les dernières épreuves de ce long parcours. « *Prévois des films et garde du forfait téléphonique pour ce moment-là, car le temps sera long* », m'a prévenu Sébastien Josse, l'un des favoris de cette édition. Cette succession d'épreuves fait la difficulté de ce parcours autour du globe, son mythe aussi. Il y a davantage d'hommes à être allés dans l'espace, à avoir gravi l'Everest que de marins à avoir bouclé un Vendée Globe. C'est dire. Pour me préparer à cet immense défi, ma préparation a été intense et riche.

Le chemin qui conduit au Vendée Globe est un parcours sportif, mais il est aussi un chemin entrepreneurial. Derrière les têtes d'affiche de cette magnifique compétition, Sébastien Josse (*Edmond de Rothschild*), Armel Le Cléac'h (*Banque Populaire VIII*) pour ne citer qu'eux, qui sont entourés d'une vaste structure, de nombreux skippers doivent créer leur entreprise et monter leur projet à la force de leurs poignets en partant de rien. C'est ce chemin que j'ai décidé d'emprunter en quittant la rédaction du *Figaro* au printemps 2015 pour tenter la grande aventure. En quelques mois, j'ai dû monter mon entreprise, trouver des sponsors, recruter une équipe, convaincre une banque, acheter un bateau. Pour cet Everest personnel, mon choix s'est porté sur un 60 pieds de la génération 2008 : l'ancien *Gitana 80*, armé par le baron Benjamin de Rothschild et skipaté par Loïck Peyron durant le Vendée Globe 2008, puis repris par

Jean Le Cam pour l'édition suivante. Un bateau sûr et fiable, qui marquerait le pas en termes de performances face aux machines de nouvelle génération, mais qui connaît la route et qui serait le compagnon idéal pour un premier tour du monde en solitaire. Grâce à l'entreprise de catering Newrest et à son président Olivier Sadran, qui m'avait fait confiance dès la Route du rhum 2014, puis à la Matmut et enfin à un club d'une dizaine de partenaires secondaires, mon bateau a pris le nom de *Newrest-Matmut* et le rêve est devenu réalité. Mais je n'avais résolu là que la première partie de l'équation. Ma préparation au Vendée Globe a ensuite été autant intense que pluridisciplinaire. J'ai navigué pour apprendre à maîtriser mon 60 pieds Imoca lors de quatre traversées de l'Atlantique dont deux en solitaire. J'ai appris auprès de mon équipe technique à anticiper de possibles pannes ou casses et à y faire face : changer mon alternateur pour pouvoir continuer à charger mes batteries. Changer un safran en pleine mer en cas de choc avec un ofni (un objet flottant non identifié). Basculer sur mon ordinateur ma centrale de navigation ou mon pilote automatique de secours. Réparer mon désalinisateur pour pouvoir continuer à boire de l'eau. Monter en tête de mât en solo pour y décrocher une voile. Faire du composite pour réparer quelque chose sur le pont. Michel Desjoyeaux, qui m'a coaché à mes débuts sur le bateau, m'a prévenu : « *Tu vas voir, le Vendée c'est une emmerde par jour.* »

La préparation a donc été technique, mais elle ne s'est pas arrêtée là. Elle s'est poursuivie à terre avec une préparation physique, entourée d'un coach, pour être capable de faire face à ce bateau très dur et à ces voiles si lourdes. Un 60 pieds Imoca, c'est 18,28 m sur 5,85 m de carbone, une quille de plus de 4 tonnes sur 4,5 m de profondeur, une surface de voilure

au près de 275 m² et au portant de 600 m².

Une préparation millimétrée

J'ai également suivi une préparation au sommeil avec l'aide d'un médecin qui m'a construit un agenda avec des « portes ». L'objectif est d'aller dormir au bon moment, de n'attraper que des phases de sommeil récupératrices et d'évacuer tout sommeil léger de ces précieux moments de repos. J'ai également été suivi par une nutritionniste qui m'a concocté mes menus pour 90 jours de navigation. Car l'alimentation est un vrai challenge : je brûlerai 2 500 calories par jour aux latitudes les plus chaudes, notamment dans les alizés, mais je brûlerai quotidiennement plus de 4 000 calories dans le grand Sud. Préparer mes menus au hasard m'aurait fait risquer au mieux de perdre de la masse musculaire et au pire de ne plus être en mesure de faire face au défi physique qu'impose sans cesse un 60 pieds Imoca en solitaire.

Mettre le ciré le lundi pour naviguer, le costar le mardi pour séduire un chef d'entreprise avec mon projet, mon bleu de travail le mercredi pour apprendre à réparer mon bateau, ma tenue de sport le jeudi pour me préparer physiquement, c'est cela la magie et la richesse d'un Vendée Globe. Cette préparation millimétrée ne fait pas de moi un candidat crédible à la victoire. Je n'ai ni le bateau ni le pedigree des marins qui joueront les premiers rôles de cette circumnavigation. En mentionnant Sébastien Josse, Armel Le Cléac'h, Vincent Riou (*PRB*) et sans doute aussi Jérémie Beyou (*Maître CoQ*) en embuscade, on tient sans doute le nom de celui qui succédera à François Gabart au palmarès de la course. Mais la magie du Vendée Globe est aussi de permettre à des marins venus d'autres horizons de réaliser le rêve de leur

vie, de se confronter à l'immensité des océans du globe et de partager une magnifique aventure avec le grand public. Durant ce défi, le marin que je suis sera bien évidemment en recherche permanente de perfor-

mance mais le journaliste ne sera jamais bien loin et je compte bien partager mon aventure dans le *Figaro* et sur *lefigaro.fr* avec toutes celles et ceux qui voudront me suivre. | ■

» Orsenna : « Les êtres se révèlent + aux extrémités du monde » **PAGE 11** » Notre cahier spécial Vendée Globe

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

“ La magie de cette course est aussi de permettre à des marins venus d'autres horizons de réaliser le rêve de leur vie »
FABRICE AMEDEO

