## La Route du Rhum se court en solitaire, mais pas seul

**Yannick Cochennec** | **Sports** | **Slatissime** | 08.11.2014 - 15 h 01 | mis à jour le 08.11.2014 à 15 h 03



La météo est une information primordiale pour les navigateurs. A terre, de nombreuses personnes épluchent les données et informent les coureurs. Même les bateaux qui ont l'interdiction de recourir au routage sont équipés de logiciels qui les assistent.

Seuls sur leur bateau, les concurrents de la Route du Rhum sont en vérité des solitaires très entourés. Depuis la métropole, leurs équipes, avec lesquelles ils dialoguent plusieurs fois par jour, les alimentent en informations diverses. «Mais au final, nous sommes tout de même tout seuls, sourit Armel Le Cléac'h, deuxième du dernier Vendée Globe et qui aurait dû participer à la compétition s'il ne s'était pas blessé gravement à la main cet été. Quand il faut monter en haut de son mât au milieu de l'océan, il n'y a personne pour vous donner un coup de main.»

## Le routage, une sécurité pour les gros bateaux

Parmi ces informations nombreuses qui transitent par-dessus les océans, les données, souvent très précises, liées à la météo

constituent le plat de résistance qui nourrit les discussions à des centaines de kilomètres de distance. Pourtant, tous les participants encore en course lors de cette 10º Route du Rhum ne reçoivent pas ce type de renseignements aussi détaillés sur l'état du ciel au-dessus de chaque concurrent. En effet, les Imoca et les Class 40, deux des cinq catégories de bateaux engagés dans cette course transatlantique, interdisent ce qu'on appelle le routage, pratique qui consiste à seconder depuis la terre un concurrent grâce à l'apport d'indications «millimétrées» sur l'évolution du temps au cœur de l'Atlantique.

Les Ultimes, les plus grands multicoques de la flotte avec notamment à sa tête <u>Spindrift 2</u>, le trimaran de 40m de <u>Yann Guichard</u>, les Classe Rhum et les Multi 50, bénéficient de cette aide précieuse, presque nécessaire pour les plus grands bateaux en raison de la difficulté à barrer des embarcations faites pour des équipages d'une dizaine d'hommes. Pour réussir un tel exploit en franchissant notamment au mieux les tempêtes les plus dangereuses, le routage est même une sorte de minimum en termes de sécurité.

«A la barre d'un gros multicoque, le marin est accaparé par mille choses, souligne Armel Le Cléac'h. Le routage le soulage d'un travail supplémentaire qu'il n'aurait pas le temps d'approfondir.»

Le routage est vraiment devenu la norme dans la Route du Rhum depuis l'édition 1986 remportée par <u>Philippe Poupon</u> qui, sur

son Fleury-Michon, avait révolutionné le genre en pouvant notamment router depuis la cabine de son bateau transformé en petit centre informatique high-tech. A l'époque, Eric Tabarly était l'un des skippers les plus rétifs à ce type de navigation «assistée» qui l'avait d'ailleurs obligé à faire un stage pour cette Route du Rhum 1986 afin de se familiariser avec ces nouveaux outils censés trouver la meilleure trajectoire vers Pointe-à-Pitre. «J'essaierai de m'en servir à condition que cela marche», avait-il grogné, très dubitatif face à cette nouvelle technologie embarquée capable de se «jouer» des coups de tabac ou au moins de mieux les affronter.

## Les bateaux

La Route du Rhum est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités, qui sont répartis en plusieurs classes selon leur longueur hors tout (LHT):

**ULTIME** Multicoques LHT ≥ 60 pieds sans limitation de taille **MULTI50** Multicoques en conformité avec les règles Multi50

**IMOCA** Monocoques en conformité avec les règles IMOCA

**CLASS40** Monocoques en conformité avec les règles Class40

**RHUM** Multicoques LHT ≥ 39 pieds et < 60 pieds et ne

Le fait d'utiliser des informations météorologiques «importées» pour tracer son chemin à travers les océans lors d'une course date en réalité de 1968. Cette année-là, lors de la <u>Transat anglaise</u>, entre Plymouth, en Grande-Bretagne, et Newport, aux Etats-Unis, le Britannique Geoffrey Williams s'était offert un succès, très contesté à l'époque, en louant les services d'une équipe de météorologues qui, par radio depuis Londres, l'avait «guidé» pour l'aider à éviter une dépression. Il avait ouvert une voie dont le sillon n'a cessé d'être creusé en près de 50 ans.

La Route du Rhum se court en solitaire, mais pas seul | Slate.fr

pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus

Monocoques LHT ≥ 39 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus Source: Route du Rhum Lors de cette Route du Rhum, Yann Guichard est, par exemple, routé par<u>Richard Silvani</u>, venu de Météo France et réputé comme en étant l'un des maîtres en la matière. En tandem avec Antoine

Koch, le routeur Jean-Yves Bernot collabore, lui, avec quatre bateaux à la fois: <u>IDEC Sport</u> et <u>Edmond de Rothschild</u> d'un côté dans la classe des Ultimes et Maître Jacques et <u>FenêtréA-Cardinal</u> de l'autre dans la classe des Multi 50. Avec, comme il l'a expliqué dans le dernier numéro de <u>Voiles et Voiliers</u>, une mise à l'isolement complètement en ce qui le concerne à la façon d'un solitaire en pleine mer.

«Moi, je suis un vieux paysan, a-t-il remarqué. Donc, je coupe toute communication avec l'extérieur pour ne pas être pollué. On crée une cellule fermée et on bosse beaucoup. Le routage, ça doit te prendre la tête, c'est d'ailleurs ce qui est super sympa. C'est une ambiance de bord en fait. Sur le plan pratique, on a un cuistot qui vient nous préparer de vrais repas, c'est super important. On ne va pas manger des pizzas dans des cartons pendant dix jours!»

<u>Loïck Peyron</u>, actuellement en tête sur <u>Banque Populaire</u>, qui, si tout continue d'aller bien pour lui, pourrait franchir la ligne d'arrivée en vainqueur lundi 10 novembre dans l'après-midi à Pointe-à-Pitre, a trois personnes à son service, dont un conseiller

de luxe en la personne d'Armel Le Cléac'h qui, sans son accident, aurait dû barrer le bateau lors de cette Route du Rhum.

## Même sans routage, ce n'est pas l'inconnu

Les routeurs passent donc leurs journées à analyser des fichiers météo fournis à la fois par Météo France, mais aussi par des services météorologiques étrangers. Et ils envoient, dans un flux régulier, plusieurs messages de synthèse aux skippers qui en tirent les conclusions qu'ils souhaitent car il ne s'agit pas, bien sûr, de téléguidage. C'est au navigateur, avec son flair de marin, de les interpréter au mieux et de prendre parfois les options les plus risquées pour tenter de gagner du temps.

«Mon rôle, qui tourne autour de la performance, consiste à suggérer à Loïck [Peyron] ce que je ferais à sa place en fonction des données que nous avons au sujet de la météo et de ma connaissance parfaite du bateau, précise Armel Le Cléac'h. Après, c'est lui qui est à la manœuvre et qui voit vraiment quelle est la situation autour de lui.»

Mon rôle, c'est de suggérer à Loïck Peyron Sur les bateaux, les navigateurs disposent déjà, de toute façon, de logiciels installés sur leurs ordinateurs de bord qui leur permettent de se router eux-mêmes sans interventions extérieures. Le logiciel vedette de cette Route du Rhum est l'Adrena et plus particulièrement la gamme AdrenaPro Large qui, selon Julie Renouf, chargée de la communication de la

La Route du Rhum se court en solitaire, mais pas seul | Slate.fr

ce que je ferais à sa place. Après, c'est lui qui est à la manoeuvre

Armel Le Cléac'h

société <u>Adrena</u>, est l'outil «*de plus de 80% des skippers* participant à la Route du Rhum dont toutes les têtes d'affiche». Ce logiciel, qui tourne sous Windows, est installé sur un PC et fonctionne en temps réel puisqu'il permet notamment aux marins de se positionner sur la carte.

Les Imoca et les Class 40, ces monocoques privés de routage pendant la Route du Rhum, sont équipés aussi de ces logiciels, si bien que, dans les faits, ils peuvent se router aussi d'une manière ou d'une autre. Morgan Lagravière, qui, en compagnie de Gwénolé Gahinet, assiste à distance Marc Guillemot, en course sur Safran, un Imoca, mais qui n'a donc pas le droit de le briefer sur la météo, admet que les skippers de ces classes sont loin de voguer dans l'inconnu.

«Pour les bateaux interdits de routage, les logiciels fournissent les grandes lignes de la météo, précise-t-il. C'est une sorte de minimum alors que les routeurs ont, eux, le temps de dépouiller et de disséquer des fichiers multiples pour les Ultimes notamment. Les routeurs, qui ont un prix qui n'est pas toujours donné, allègent la tâche compliquée des barreurs de grands bateaux et leur permettent d'aller dans des détails que les logiciels ne fournissent pas.»

A l'heure d'Internet, comment contrôler qu'un skipper interdit de routage ne bénéficie pas tout de même d'informations plus précises sur la météo par le biais du Net ou de mails qui leur seraient envoyés en douce? Il n'y a pas de mouchard à l'intérieur 21/4/2015

La Route du Rhum se court en solitaire, mais pas seul | Slate.fr

du bateau, seulement un règlement intérieur et un code d'honneur à respecter. Les skippers qui ne peuvent pas être routés signent simplement une déclaration sur l'honneur de non routage.

**Yannick Cochennec**