

## Actualité à la Hune – Voiles & Voiliers

Trophée Jules Verne 2011-2012

**Loïck Peyron : «Pour bien partir, il faut accepter de revenir !»**

Publié le : 27/10/2011 - 00:02 par Olivier Chapuis

Après une ultime navigation dans la brise, au large de l'Espagne, et avant de rallier Brest pour le **Trophée Jules Verne**, afin d'y attendre la bonne fenêtre météo, nous avons interviewé **Loïck Peyron** sur sa stratégie de départ et sur sa façon de skipper **Banque Populaire V** et ses treize équipiers.



[Loïck Peyron annonce qu'il sera à la barre pour toutes les manœuvres du Trophée Jules Verne, de jour comme de nuit. Un poste stratégique pour placer le bateau au mieux par rapport au vent et à la mer et pour orchestrer les changements de voiles. Photo @ Benoît Stichelbaut](#)

Avec l'automne tombent les feuilles et reviennent les tentatives de record autour du monde sur le **Trophée Jules Verne**. C'est imminent, **Loïck Peyron** - qui s'attaque pour la première fois à ce Graal dont son frère Bruno est l'un des héros -, et les treize hommes d'équipage de **Banque populaire V** vont rallier Brest depuis leur base de Lorient. Le bateau est fin prêt et les quarante-six jours de vivres sont d'ores et déjà embarqués... soit deux jours de moins que l'actuel record.

Le 20 mars 2010, [Franck Cammas et les neuf équipiers qui l'accompagnaient sur Groupama 3](#) l'avaient établi en **48 jours, 7 heures, 44 minutes et 52 secondes**, à 18,76 nœuds sur les 21 760 milles du parcours théorique. *Banque populaire V* a largement les moyens de battre le défendeur et d'accrocher le Jules Verne alors qu'il **détient déjà les records de l'Atlantique Nord et des 24 heures** (2009), et **celui de la Méditerranée** (2010), le tout avec Pascal Bidégorry comme skipper, plus **ceux du tour des îles Britanniques et du Fastnet** (2011) avec Loïck Peyron.

Un peu plus puissant, le challenger est le plus grand trimaran de course du monde. Une fabuleuse machine à fabriquer du vent qui porte une grand-voile de 450 mètres carrés, un solent de 270 mètres carrés et un gennaker de 610 mètres carrés, pour un tirant d'air de 47 mètres. *Groupama 3* est plus court de 8,50 mètres, avec 31,50 mètres de long, 22,50 mètres de large, 18 tonnes pour le Trophée Jules Verne, et 557 mètres carrés sous grand-voile et solent (soit 30,94 mètres carrés/tonne), contre 40 mètres de coque centrale, 23 mètres de large, 23 tonnes en configuration Jules Verne, et 720 mètres carrés sous grand-voile et solent pour *Banque populaire V* (soit 31,30 mètres carrés/tonne).

Si bien qu'au lieu de trois hommes dans chacun des trois quarts de *Groupama 3*, on compte ici quatre équipiers pour chacun des trois quarts. Dont trois sont aptes à barrer ou régler. Car l'engagement de la machine nécessite d'être à cent pour cent, d'où des sessions courtes à la barre. Quant au navigateur, il n'est plus le seul hors quart puisque Loïck Peyron le sera aussi, contrairement à Cammas. Mais on verra dans l'interview ci-dessous que Loïck n'en sera pas moins engagé à fond sur le pont.

Enfin, la plupart des équipiers sont à bord depuis le lancement du bateau (août 2008). À l'exception de ceux qui ont embarqué en juin 2011 : Loïck Peyron, son vieux complice Jean-Baptiste Le Vaillant (qui n'a jamais fait le tour du monde mais le maître-voilier d'*Incidences La Rochelle* est l'un des meilleurs spécialistes du multicoque au large et il était à bord lors du record de l'Atlantique Nord) et de Thierry Duprey du Vorsent (qui fut membre du team *Gitana*, comme Loïck qui en fut un temps le patron). Ils remplacent Pascal Bidégorry (évincé), Erwan Tabarly et Jérémie Beyou (tous deux en quête de Vendée Globe et sur la *Transat Jacques Vabre* pour ce dernier). Quant à Fred Le Peutrec, il a rallié voici un an, après avoir remporté le Trophée Jules Verne sur *Groupama 3*. Peyron a eu l'intelligence de ne pas chambouler cette belle cohérence.



[L'équipage de Banque populaire V \(de gauche à droite\) : Ronan Lucas, Jean-Baptiste Le Vaillant, Kévin Escoffier, Xavier Revil, Thierry Chabagny, Emmanuel Le Borgne, Juan Vila, Loïck Peyron, Yvan Ravussin, Fred Le Peutrec, Thierry Duprey du Vorsent, Florent Chastel, Pierre-Yves Moreau, Brian Thompson. Quatorze virtuoses : l'orchestre bouge ! Photo @ Pauce](#)

Car Loïck se définit avant tout comme un chef d'orchestre : *“Un chef d'orchestre doit savoir écouter, beaucoup, et si possible être extrêmement bien secondé par tous les solistes. Un équipage a besoin d'être guidé, pour bien jouer ensemble, il faut regarder dans la même direction. Mon rôle est donc d'imprimer un rythme, une ambiance, une confiance. Pour faire un bel orchestre, il faut de bons musiciens. La musique est belle, l'instrument est incroyable.”*

Entre le 12 octobre après-midi et le 14 octobre au matin, l'orchestre a effectué une ultime répétition entre Lorient et l'Espagne : *“Nous sommes allés chercher un flux d'Est nous permettant d'être au-dessus des 30-35 nœuds de vitesse, sous différentes configurations de voilures et de manœuvres, pour tester ce que nous voulions. Nous avons également effectué une manœuvre d'homme à la mer, en lançant une bouée par-dessus bord et l'équipage s'est révélé parfaitement rôdé.”*

La “cellule arrière” et le routeur à terre scrutent d'ores et déjà la bonne fenêtre météo, faisant tourner les routages sur pas moins de vingt et un modèles numériques de prévision jusqu'à des échéances de deux semaines, avec une bonne fiabilité à cinq jours, plus aléatoire à dix ou douze jours, selon les situations.



[À l'exception de Loïck Peyron, Jean-Baptiste Le Vaillant et Thierry Duprey du Vorsent qui ont embarqué en juin 2011, et de Fred Le Peutrec qui a rallié après avoir remporté le Trophée Jules Verne sur Groupama 3, la plupart des équipiers de Banque populaire V sont à bord depuis le début. Loïck Peyron a eu l'intelligence de ne pas chambouler cette belle cohérence, ici à la manœuvre à l'arrivée du Fastnet. Photo @ Benoît Stichelbaut](#)

**www.voilesetvoiliers.com : Loïck, il n'y a plus de code couleurs cette fois ? C'est toi qui as décidé de le supprimer ?**

**Loïck Peyron :** Oui, parce que je n'ai jamais rien compris à ce système... vert, rouge, bleu ou rose. Non, il y a juste un bateau et un équipage qui doivent être prêts et puis on attend que le vent arrive !

**v&v.com : Tout le monde doit être prêt à rallier le bord en combien de temps ?**

**L.P. :** Parce qu'on a des étrangers (Juan Vila l'Espagnol et Brian Thompson l'Anglais, lesquels parlent parfaitement français, ndr), il faut leur laisser au moins vingt-quatre heures.

**v&v.com : Comment se passe le processus de décision entre toi, Marcel Van Triest, le routeur à terre, et Juan Vila, le navigateur embarqué ?**

**L.P.** : Juan et Marcel sont en permanence sur les modèles, qu'ils étudient à fond au moins deux fois par jour. Je le fais de mon côté, comme Ronan (*Lucas, le directeur du Team Banque populaire qui est aussi équipier d'avant sur cette tentative, ndr*) et comme d'ailleurs la plupart des gars, car nous avons tous à peu près les mêmes outils. On en parle au minimum une fois par jour en se réunissant par Skype.

**v&v.com : La décision est vraiment collégiale ou bien c'est toi qui tranches ?**

**L.P.** : C'est moi qui décide, en fonction de la situation, mais aussi de l'état des garçons.

**v&v.com : Pour valider une fenêtre de départ, est-ce que tu souhaites qu'elle se présente bien jusqu'à l'entrée dans les Quarantièmes Sud ou une bonne progression jusqu'à l'équateur suffit-elle ?**

**L.P.** : Nous nous sommes fixés un objectif de six jours et demi à l'équateur (*le temps de référence entre Ouessant et l'équateur appartient à Groupama 3, le 11 novembre 2009, lors de sa tentative avortée en 5 jours, 15 heures et 23 minutes ; en janvier 2011, Banque populaire V a mis 5 jours, 17 heures, 44 minutes et 15 secondes, soit le deuxième chrono sur Ouessant/équateur, ndr*) mais si on n'y parvient pas et que la situation se présente mal dans l'hémisphère Sud - alors qu'on étudie en effet ce qui se passe jusqu'au-delà de l'anticyclone de Sainte-Hélène -, on peut faire demi-tour et revenir passer la ligne dès qu'une nouvelle fenêtre se présentera. À condition que nous soyons partis tôt. Les critères de sélection des fenêtres sont donc évolutifs en fonction de l'avancée dans la saison. Au début, nous ne sommes pas trop difficiles pour les conditions de départ mais paradoxalement exigeants sur les conditions d'un retour éventuel depuis l'équateur qui ne doivent surtout pas être trop mauvaises pour que le risque d'un départ soit acceptable.

**v&v.com : C'est une partie de billard à trois bandes qui complique encore un peu plus l'analyse et la prise de décision. Même si d'autres sont revenus passer la ligne de départ de bien plus loin que l'équateur, est-ce une nouveauté de prendre ainsi en compte l'étude du retour éventuel dans la décision de départ ? Dans l'affirmative, est-ce que cela vient de toi ?**

**L.P.** : Par le passé, je ne pense pas que cela ait été envisagé comme un élément de base de la décision de partir. J'ai en tout cas souhaité introduire ce paramètre dans notre stratégie.



[Le plus grand trimaran du monde est si rapide qu'il nécessite quelqu'un à la table à cartes vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour affiner en permanence la trajectoire et déterminer les angles de vent et de mer optimaux. À cet effet, Loïck Peyron et Juan Vila se succèdent sans cesse devant les ordinateurs, en contact avec Marcel Van Triest, le routeur à terre. Photo @ Benoît Stichelbaut](#)

**v&v.com : Dans ces conditions, quelle limite fixes-tu à la période d'attente à Brest ?**

**L.P. :** Oh la la, ça va loin ! On l'a bien vu dans l'histoire du Jules Verne, il faut une patience d'ange dans ce type de projet... (L'an dernier, l'attente à Brest avait commencé officieusement le 21 octobre 2010, officiellement le 1<sup>er</sup> novembre, mais il avait fallu attendre jusqu'au 23 janvier 2011, pour larguer enfin les amarres au terme de près de trois mois d'attente... venant après l'interminable hiver 2009-2010 qui s'était achevé sans départ : tout cela avait pour une large part joué dans le renvoi de Pascal Bidégorry au printemps 2011, ndr).

**v&v.com : Ça pourrait aller jusqu'à début février ?**

**L.P. :** Oui parce que statistiquement, on a souvent vu le record battu avec des départs tardifs (Groupama 3 est parti le 31 janvier 2010, ndr). Cela dit, l'automne austral est souvent violent, comme le printemps d'ailleurs. Mais l'attente est sans aucun doute ce qu'il y a de pire dans ce genre d'exercice...

**v&v.com : Compte tenu de ce qui s'est passé du temps de Pascal Bidégorry (voir ci-dessus), du succès de Franck Cammas ayant emprunté une fenêtre étroite, et de ce que tu as défini sur la possibilité de revenir, tu sembles être moins exigeant sur la fenêtre ?**

**L.P. :** Exactement, je serai moins difficile si on a la possibilité de revenir (ce qui n'est pas forcément un problème, dans la mesure où un retour ne se fait pas en ligne droite mais en allant chercher un système météo par l'Ouest, ndr). Il y a un autre facteur qui m'incite à partir tôt, c'est que la dispersion des glaces dans le Sud est moindre que plus tard dans l'été austral. On reçoit de notre partenaire canadien les premières images du Sud ce mercredi 26 octobre. Et je ne m'interdis pas de passer au-dessous des glaces.

**v&v.com : À la manière de ce qu'avait fait Thomas Coville l'an dernier, tandis que tu étais sur la Barcelona World Race avec Jean-Pierre Dick ?**

**L.P. :** Tout à fait, Thomas l'avait fait, Pascal (*Bidégorry, ndr*) ne le voulait pas. Mais je pense que c'est un risque qu'on peut se permettre de prendre, avec une bonne information satellitaire et une bonne analyse.

**v&v.com : Comment se passe la veille aux icebergs et surtout aux growlers ? Disposez-vous de matériel de détection type caméra thermique ?**

**L.P. :** Non. Outre le barreur qui dispose d'une bonne visibilité au vent depuis son poste de barre, il y a en permanence un homme de veille au poste de barre sous le vent afin de couvrir l'angle mort pour le barreur. C'est d'ailleurs le cas sur l'ensemble du tour du monde pour veiller aux objets flottants non identifiés et autres cétacés (*rappelons que la tentative de l'an dernier s'est brutalement arrêtée en Atlantique Sud après avoir cassé la dérive sur une collision ; la veille de nuit, surtout en l'absence de lune, reste un vrai problème, ni le radar ni un sonar avant ne permettant de tout détecter, ndr*).



[À gauche, Fred Le Peutrec, seul détenteur du Trophée Jules Verne dans l'équipage de Banque populaire V puisqu'il fut avec Franck Cammas sur Groupama 3. Face à lui, au moulin à café, Jean-Baptiste Le Vaillant qui n'a jamais fait de tour du monde. Mais le vieux complice de Loïck Peyron, maître-voilier chez Incidences La Rochelle, est l'un des marins les plus expérimentés en course au large sur multicoque. Photo @ Benoît Stichelbaut](#)

**v&v.com : À propos de poste de barre et de veille que penses-tu de Banque populaire V à cet égard ?**

**L.P. :** On y est remarquablement protégé, beaucoup mieux que sur *Groupama 3* (*qui est plus petit, voir ci-dessus*), et c'est indispensable sur un tel bateau où le vent apparent est rarement inférieur à 35 nœuds sur le pont, même par beau temps ! Il y a eu une concession au poids, bien sûr, mais il me semble que cela est payant du point de vue performance.

**v&v.com : Concernant la différence de potentiel entre Banque populaire V et Groupama 3 (voir ci-dessus), les polaires de vitesse que vous affichez te donnent une souplesse supplémentaire, tant dans la fenêtre de départ que dans les choix de route ultérieurs ?**

**L.P.** : Cela joue surtout pour l'état de la mer avec lequel on accepte ou non de naviguer.

**v&v.com : Justement, est-ce que vous travaillez cette question en finesse, notamment par rapport à des longueurs d'onde de houle que vous cherchez à éviter pour ne pas générer de mauvaises résonances sur la structure du bateau ?**

**L.P.** : Oui, on a bien travaillé cela avec Juan afin de dégrader nos polaires de vitesse en fonction de l'état de la mer (*ils utilisent notamment à cet effet les logiciels Adrena, Tactique pour la navigation, le routage, la stratégie et la tactique, Optima pour la création des polaires et l'analyse des performances, voir les épisodes 2 et 3 de la série L'arme fatale du Vendée Globe sur notre [blog Route fond](#), ndr*). En mer totale (*mer du vent plus houles, ndr*), on s'interdit notamment les mers de travers, car au-delà d'une certaine amplitude, elles deviennent très casse-bateau (*compte tenu des appuis à contretemps des flotteurs du trimaran, large de 23 mètres, lorsque la mer dépasse un certain creux même si un flotteur est normalement en l'air, et des torsions que cela induit sur la structure, ndr*).

**v&v.com : Tu te définis comme un chef d'orchestre mais est-ce que tu vas te cantonner à la stratégie ou bien vas-tu aussi barrer ?**

**L.P.** : Bien sûr ! Je ne vais pas me priver de ce plaisir sur un tel bateau. En général, à chaque manœuvre, je suis sur le pont et potentiellement à la barre. J'aime bien être au guidon dans les manœuvres un peu complexes. Et puis cela soulage le travail de tout le monde. C'est aussi valable à l'intérieur de chaque quart même si deux ou trois barreurs s'y relaient.

**v&v.com : Sur l'ensemble du tour du monde, tu seras donc à la barre à chaque manœuvre, même pour des manœuvres assez simples dans du temps maniable ?**

**L.P.** : Oui.

**v&v.com : Et à la table à cartes, comment ça se passe avec Juan pour décider des angles de vent et de mer, et des combinaisons de voilure ?**

**L.P.** : Nos bannettes sont l'une au-dessus de l'autre et on alterne à la table à cartes. Comme le bateau va très vite, il faut en permanence quelqu'un pour recalculer la trajectoire, afin d'aller vite au bon endroit.

*Compte tenu de la personnalité de Loïck Peyron, de la stratégie qu'il a définie, de la fabuleuse machine dont il dispose, et de son engagement sur la Coupe de l'America - même s'il est désormais en disponibilité totale sur le Jules Verne -, parions qu'il ne va pas traîner trop longtemps à Brest !*



[Comme ici lors du Fastnet, en août dernier, Banque populaire V est désormais un bateau fiabilisé qui a toutes les chances de battre le Trophée Jules Verne. À condition de ne pas rencontrer d'OFNI ou de cétaçé comme l'hiver dernier. Photo @ Benoît Stichelbaut](#)

### **L'équipage de Banque Populaire V**

**Loïck Peyron**, skipper, hors quart.

**Juan Vila**, navigateur, hors quart, responsable électronique/informatique.

#### **Quart n°1**

**Jean-Baptiste Le Vaillant**, chef de quart, responsable voiles.

**Kévin Escoffier**, barreur/régleur, responsable vidéo et structure.

**Xavier Revil**, barreur/régleur, responsable avitaillement et vie à bord.

**Florent Chastel**, numéro 1, responsable médical et gréement courant/dormant.

#### **Quart n°2**

**Frédéric Le Peutrec**, chef de quart.

**Emmanuel Le Borgne**, barreur/régleur, responsable médical et composite.

**Thierry Duprey du Vorsent**, barreur/régleur, responsable mécanique et énergie.

**Ronan Lucas**, numéro 1, responsable sécurité (*il est aussi le directeur du Team Banque Populaire*).

#### **Quart n°3**

**Yvan Ravussin**, chef de quart, responsable composite.

**Brian Thompson**, barreur/régleur.

**Pierre-Yves Moreau**, régleur, responsable mécanique et hydraulique

**Thierry Chabagny**, numéro 1, barreur/régleur, responsable accastillage et voiles.

**Marcel van Triest**, routeur à terre.

.....

**Plus d'infos, ici : [www.voile.banquepopulaire.fr](http://www.voile.banquepopulaire.fr)**

O.C.