



AU CŒUR DU DÉFI



EN IMMERSION

UNE COURSE MYTHIQUE ET INÉDITE

Il s'agit d'un challenge encore jamais réalisé. À partir du 7 janvier prochain, les concurrents qui participent à l'Arkéa Ultim Challenge - Brest ne seront pas seulement des skippers, ce seront des pionniers. Pour la première fois de l'histoire, une course opposera des marins seuls sur des multicoques géants pour un tour du monde.



C'est un cercle très fermé, un des plus prestigieux de la course au large, celui qui réunit les skippers ayant effectué un tour du monde en multicoque et en solitaire. Seuls quatre marins y sont parvenus dans l'histoire : Francis Joyon (en 2004 et en 2008), Ellen MacArthur (2005), Thomas Coville (2008, 2011, 2016) et François Gabart (2017). « Pour comprendre à quel point ce challenge est exceptionnel, il suffit de rappeler qu'il y a eu plus d'hommes à avoir marché sur la Lune (11) », souligne Joseph Bizard, directeur d'OC Sport. À cette liste pourraient bientôt s'ajouter les marins qui tenteront l'aventure, à partir du 7 janvier prochain.

« Dans une époque où l'on banalise l'exploit sportif, ce n'est pas évident de faire comprendre à quel point ce challenge est colossal, reconnaît le directeur de course, Guillaume Rottee. Pourtant, tout est exceptionnel : la prouesse et la maturité technique de ces bateaux, le fait qu'un seul homme doit maîtriser des bateaux aussi grands et la capacité à résister à tous les aléas du large ».

« Nouvelle course, nouveau challenge, nouvelle aventure »

La marche est haute et les skippers, les premiers concernés, en ont bien conscience. « Ce n'est pas évident de trouver les mots pour décrire ce qui nous attend, confie Anthony Marchand (Actual). C'est tellement indescriptible, tellement dur. Ça paraît incroyablement de se dire que c'est possible ». « Il s'agit d'un challenge énorme, poursuit Tom Laperche. D'une certaine façon, on part tous vers l'inconnu... C'est le summum de la course en large en matière de défi ».

Le benjamin de la course (26 ans) s'en amuserait presque : « La course est si inédite qu'on sait à peine comment on doit se préparer. Personne ne sait avec exactitude à quoi doit ressembler la préparation la plus optimale qu'il faut ». Armel Le Cléach a disputé deux tours du monde, en a remporté un (le Vendée Globe 2016) et il s'enthousiasme à l'idée d'y renouer, sept ans plus tard, lui qui aime rappeler qu'il s'agit « des bateaux les plus rapides de la course au large ». Pour le « Chacal », cette circonvolution « s'apparente à gravir une montagne qui est encore plus haute que toutes les autres. C'est une nouvelle course, un nouveau challenge, une nouvelle aventure... On sera des pionniers ».

EN BREF – Les six concurrents de l'Arkéa Ultim Challenge - Brest : Charles Caudrelier (Edmond de Rothschild), Armel Le Cléach (Banque Populaire XI), Thomas Coville (Sodebo), Tom Laperche (SVR Lazartigue), Anthony Marchand (Actual), Éric Péron (ADAGIO)

DES PIÈGES À TOUTES LES ÉTAPES

Un tour du monde, qui plus est en Ultim et en solitaire, n'a rien d'un long fleuve tranquille. Problèmes techniques, avaries en tout genre, chocs avec des Ornis, phénomènes météo puissants... Les skippers et leurs équipes s'apprennent à affronter de nombreuses péripéties tout au long de la course.

Il y a une formule qui résume tout quand on s'apprête à faire un tour du monde en solitaire et que tous les marins ont bien en tête. « Un tour du monde, c'est une emmerde par jour » aimait répéter Michel Desjoyeaux, double vainqueur du Vendée Globe. C'est Anthony Marchand (Actual) qui rappelle l'anecdote, souriant aux lèvres. « C'est aussi ça qui fait que la course s'annonce passionnante ! » Impossible en effet de penser que les bateaux des cinq concurrents parviendront à traverser les océans du globe sans aucun pépin technique.



Les mauvaises langues souligneront que ces Ultim à foils de dernière génération ne sont jamais parvenus à dépasser les 18 jours consécutifs en mer sans avarie. Pourtant, un rappel du contexte s'impose : ces dernières années, ces multicoques lancés pour un tour du monde se destinent à battre le record du Trophée Jules Verne. « Nous ne sommes pas en mode record, c'est une course, abonde Armel Le Cléach. Ce n'est pas la même façon d'aborder la course, de la gérer ». Le skipper de Banque Populaire XI ajoute : « Le vainqueur terminera peut-être avec un foil abîmé, un safran en moins, une voile déchirée... Un bateau qui gagne le Vendée Globe n'est jamais à 100 % de son potentiel ! Ce que l'on sait, c'est qu'on est capable de naviguer et de terminer ce tour du monde même si les capacités du bateau sont diminuées par des avaries ».

« Il y aura forcément des soucis à régler »

« L'aspect technique est primordial dans la réussite à tous de ce tour du monde, poursuit Tom Laperche. Il s'agit de la dernière génération de bateaux et ils sont à la pointe dans tous les domaines. Nous nous évertuons tous à fiabiliser les systèmes ». Il n'empêche, la prudence est de mise car l'appréhension est prégnante au sein des teams. « C'est comme un alpiniste qui s'attaque au K2 qui est réputé plus dur que l'Everest, compare Guillaume Rottee, le directeur de course. Ça reste une course au large et il ne faut pas se voiler la face : il y aura forcément des soucis à régler ».

Mais pour y faire face, les skippers auront l'opportunité de pouvoir s'arrêter. En revanche, impossible de s'arrêter une poignée d'heures : chaque arrêt devra être au minimum de 24 heures, ce qui sera forcément pénalisable par rapport aux concurrents en course. « En gros, même si on s'arrête 2 heures, on sera pénalisé de 24 heures. Or 24 heures dans une course de 50 jours, c'est cher payé, précise Tom Laperche (SVR-Lazartigue). Il faut davantage le voir comme un joker ».

Les équipes se préparent déjà à pouvoir s'organiser en matière de logistique pour sauter dans le premier avion et rejoindre leur skipper en cas de pépin. Pourtant, Armel Le Cléach précise : « à part les côtes sud-africaines et peut-être sud-américaines, il y a peu d'endroits où les teams peuvent porter assistance tout en restant proches du parcours ». Même s'ils pourront échanger avec leurs équipes techniques, les marins resteront en première ligne en cas de souci et tous y sont préparés. « Moi j'aime bien bricoler, trouver des solutions, surmonter un problème », assure Anthony Marchand à l'unisson de ses camarades de jeu. Et le skipper d'Actual de conclure : « Les emmerdes, ce sont juste des challenges en plus ! »

DANS LE SILLAGE D'ARKEA

LUCIE BELBECH, LA BRETONNE QUI S'ÉVOLE

PAROLE DE COLLABORATEURS D'ARKEA. À 28 ans, la Bretonne est une des meilleures Françaises en iQFoil, la discipline qui remplacera la planche à voile aux Jeux Olympiques de Paris. En lice pour y participer, Lucie évoque son ascension, son travail au sein d'Arkéa, sa passion pour la mer et son enthousiasme à propos de l'Arkéa Ultim Challenge - Brest.



« De la finesse, de la force et de la douceur »

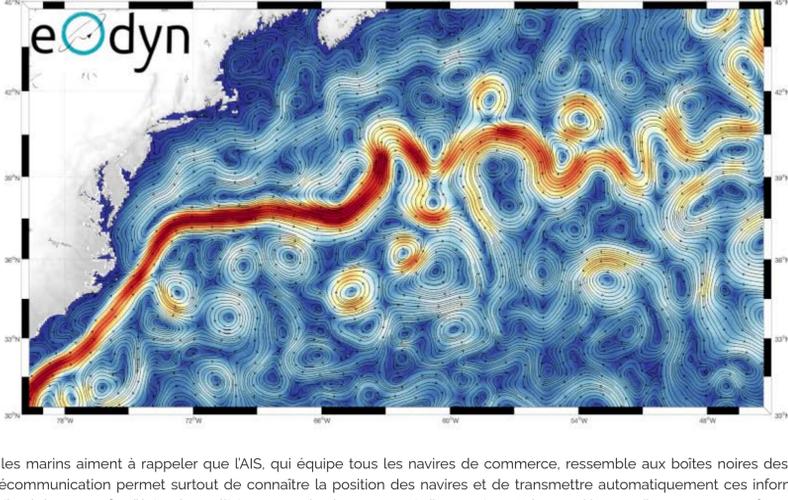
« En ayant grandi à Brest, les activités nautiques ont toujours eu une place prépondérante pour moi. J'ai commencé dans un club de planche à voile et progressivement on m'a orientée vers la planche à voile de compétition ». Elle gravit les échelons, cumule les distinctions dans les compétitions nationales puis internationales. 7^e de la finale des Coupes du monde à Marseille, 4^e aux Jeux méditerranéens, Lucie est remplaçante lors des Jeux Olympiques de Tokyo. La suite a des allures de reconversion. La RSX, la planche utilisée aux JO, est remplacée par l'iQFoil pour Paris 2024. « C'est complètement différent, explique la Bretonne. On vole vraiment au-dessus de l'eau, ça nécessite à la fois de la finesse, de la force et de la douceur ».

Lucie est en pleine préparation pour les Jeux Olympiques de Paris. Si le processus de qualification n'est pas encore médiatisé, la véliplanche sera fixée sur son sort en avril prochain. « J'essaie de ne pas me mettre la pression, d'avancer pas à pas ». Dans cette quête vers les JO, Lucie Belbech peut compter sur le soutien d'Arkéa qui a aménagé ses horaires de travail en conséquence. En bénéficiant d'une convention d'insertion professionnelle, elle peut ainsi s'entraîner au quotidien. « Je suis très contente de travailler pour Arkéa. Au siège, je m'occupe du développement de la nouvelle filière maritime de la banque. On s'emploie à devenir un acteur majeur pour les entreprises du secteur ».

Passionnée de mer et d'embruns, Lucie vivra l'Arkéa Ultim Challenge - Brest. « Le défi que cela représente pour les skippers et leurs équipes, c'est monstrueux ! » Et elle sourit : « quand je vois sur mon ordinateur des réunions pour les préparatifs dans l'entreprise, ça donne envie d'y être » La véliplanche assure qu'elle sera « soit sur sa planche, soit à terre » pour le grand départ. « Ça va être un super événement, on sent déjà le bel engouement au sein d'Arkéa ». Parmi ses collègues, tous aspirent à encourager ces marins avant d'en faire de même pour elle et l'aider à atteindre le summum de sa discipline.

EODYN, SI LES COURANTS N'ÉTAIENT CONTÉS

ILS SONT ACCOMPAGNÉS PAR ARKEA. À chaque newsletter, coup de projecteur sur une entreprise soutenue par la banque. Pour ce premier numéro, partons à la découverte de eOdyn, une start-up bretonne qui révolutionne l'étude des courants marins et qui n'en finit plus de grandir. Explication avec son cofondateur et PDG, Yann Guichoux.



En vulgarisant, les marins aiment à rappeler que l' AIS, qui équipe tous les navires de commerce, ressemble aux boîtes noires des avions. Ce système de télécommunication permet surtout de connaître la position des navires et de transmettre automatiquement ces informations par VHF. À l'origine, il a été conçu afin d'éviter les collisions entre les bateaux. Mais l'entreprise eOdyn en détourne l'usage... En transformant chaque navire en capteur, Yann Guichoux a cofondé eOdyn en décembre 2015 après avoir travaillé pour l'Ifremer et au ministère de l'Écologie dans le domaine de la sécurité maritime et du suivi de navires. Il explique : « en traitant l'ensemble des données fournies automatiquement par l' AIS grâce à un algorithme que nous avons développé, nous pouvons observer en temps quasi-réel les courants marins ».

Des usages particulièrement nombreux

Ainsi, chaque navire, en transmettant sa vitesse et sa position, contribue à collecter des données sur la fluctuation des courants marins. Auparavant, l'étude des courants ne résultait que de l'utilisation de satellites spécifiques. « Ces mesures permettaient de mesurer un courant théorique mais pas d'avoir une indication sur les courants réels ». L'exploitation de ces données peut s'avérer particulièrement précieuse à la fois pour des acteurs privés ou publics. Elles peuvent permettre aux compagnies de transport de définir un routage en utilisant les courants favorables et donc de réduire leur consommation de carburant et leurs émissions de gaz à effet de serre. Cela permet aussi de calculer la dérive d'un homme à la mer pendant une opération de sauvetage ou encore de simuler la dérive des polluants en cas de marée noire.

eOdyn, qui regroupe désormais 11 salariés, est basée à Brest au Technopôle Brest-Iroquois. L'entreprise est filiale de syndieg intressantes à l'avenir ». Les perspectives d'évolution de eOdyn s'annoncent très intéressantes. Alors que l'entreprise « entre dans une phase opérationnelle », elle aspire à commercialiser sa solution à « des acteurs du secteur maritime au sens large », évoquant des « compagnies de transports jusqu'aux acteurs de la course au large ». eOdyn est d'ailleurs partenaire d'un bateau qui s'est élancé à la Mini-Transat, celui de Yaël Poupon. Et si la solution devenait un incontournable de la course au large ? Affaire à suivre.

A TRAVERS LE HUBLLOT



Naissance d'une Légende
Découvrez le premier épisode de la web-série dédié à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.

« C'est un tour du monde en solitaire, sur les bateaux les plus gros, ce qu'on appelle les ultims. Ça n'a jamais été tenté, ça n'a jamais été fait. Et c'est le plus gros des défis en course au large actuellement. Le tour du monde en solitaire, sans escale et par les 3 caps, c'est du jamais vu. » - Cédric Malengreau, Directeur du Secrétariat Général et de la Communication Institutionnelle du Crédit Mutuel Arkéa



Le regard de... Yoann Richomme, skipper Paprec Arkéa

Lui prépare un autre tour du monde qui s'élancera en novembre 2024, le Vendée Globe. Marin confirmé, Yoann Richomme est le skipper du projet Paprec Arkéa depuis deux ans. Il dispose d'une équipe technique chevronnée et d'un des bateaux neufs les plus prometteurs de la flotte IMOCA (des monoques). Passionné de course au large, il porte un regard éclairé sur l'Arkéa Ultim Challenge - Brest.

« Ce que ces marins s'apprennent à vivre, c'est le challenge ultime ! Réaliser un tour du monde sur ces trimarans volants, je pense que c'est un des défis les plus compliqués de la planète voile. Ce sont des bateaux incroyablement beaux mais ils sont aussi fragiles du fait de leur vitesse et des impacts qu'ils peuvent subir. Mais les équipes s'emploient depuis plusieurs années à les fiabiliser. Ce sera intéressant de voir comment les marins vont gérer ce stress, comment ils vont tenir le coup et surtout où ils placeront le curseur entre gestion et prise de risque. On sait que le record est particulièrement difficile à battre (par François Gabart depuis 2017). Mais si les conditions sont réunies et vu la marge de progression de ces bateaux, ils sont capables d'y parvenir ! »



Dans la playlist des skippers

À être lancé seul autour du monde, à ne se focaliser que sur la bonne marche d'un bateau, il est parfois précieux de laisser - un peu - l'esprit vagabonder. La musique adoucit les mœurs et peut réchauffer le cœur des marins ; elle peut les assister et leur permettre de se rendre compte du plaisir incroyable de faire seul le tour du monde en Ultim.

Tom Laperche, lui, utilisera son compte Deezer. « Il est assez bien fourni et c'est très facile à utiliser hors ligne. J'aime écouter de tout, ça me détend ! » Anthony Marchand lui, avoue un faible pour l'album d'Orelsan (Le chat est libre et le litre Le terre est ronde), mais il reconnaît « ne pas être trop musique ». Dans sa playlist, on trouve davantage de podcasts... Tout en variant les plaisirs. « Ça va de la 'Terre au carré' (émission sur l'environnement diffusée par France Inter) aux 'Grosses Têtes' (sur RTL) ». Armel Le Cléach apprécie lui aussi les podcasts d'émissions. « On ne capte pas beaucoup la radio à bord et puis j'aime bien écouter des gens parler, raconter des histoires... Parfois je n'écoute pas vraiment mais ça permet d'avoir une présence à bord, de penser à autre chose ». Chez Armel, on trouve donc les Grosses Têtes, des podcasts sur des affaires judiciaires ou encore « Le Jeu des 1 000 € ». « Même si je n'ai pas toujours les réponses » s'amuse-t-il.



Le dictionnaire du marin

1 - Hisser : Hisser la voile signifie la monter pour qu'elle puisse faire avancer le bateau.
2 - Aifaler : Aifaler la voile signifie la descendre. Sur les ultim la surface totale de voile varie entre 650 m² et 800 m² (à allure portante > vent venant par l'arrière du bateau)
3 - Empanner : Tourner le bateau par vent arrière de façon à ce que le vent vienne sur l'autre côté. Temps de la manœuvre d'empannage : environ 18 minutes pour la manœuvre, soit 1080 tours de manivelle à la colonne.



Pour ne rien manquer de l'actualité, rendez-vous sur <https://arkeultimchallengebrest.com/>



EN IMMERSION

« TRANSAT JACQUES VABRE : UNE BATAILLE ÉPIQUE ET BEAUCOUP D'ENSEIGNEMENTS »

Une course spectaculaire, des forces en présence légèrement modifiées, des bateaux qui arrivent à maturité... La Transat Jacques Vabre, remportée par le Maxi Banque Populaire XI en classe Ultim avec Arnel Le Cléac'h et Sébastien Josse à la barre, a livré des enseignements particulièrement intéressants à une poignée de semaines de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.



Banque Populaire, une première à plus d'un titre

Dans le rôle de vainqueur : le Maxi Banque Populaire XI qui a franchi la ligne d'arrivée dimanche 12 novembre à 23h19 (heure de Paris). Arnel Le Cléac'h et Sébastien Josse ont fait la différence en deux temps : par une option audacieuse en contournant Madère puis par un bord impressionnant au portant de l'île d'Ascension jusqu'aux Antilles. « C'est une première à plus d'un titre : première grande victoire pour ce bateau, ma première Transat Jacques Vabre et ma première en multicoque », sourit Arnel.

Deuxièmes sur la ligne d'arrivée, Tom Laperche et François Gabart, ont contribué à un sacré duel. « Ça a été une sacrée confrontation jusqu'au bout et nous n'avons pas été très loin. Il nous a manqué un peu de vitesse au portant », décrypte François. Tom, qui sera à la barre de SVR-Lazartigue pour l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest, ajoute : « La compétition fut belle avec des bateaux très compétitifs et un plateau très homogène. »

« Charles reste le grand favori »

Il a fallu attendre deux jours avant que les suivants n'arrivent à leur tour. Le tenant du titre, le Maxi Edmond de Rothschild, a bouclé la ligne d'arrivée mardi. Rien n'a été facile pour Charles Caudrelier et Erwan Israël, en proie à de nombreux soucis techniques. Safran abîmé, foil endommagé, « les soucis empiraient » reconnaît Charles à l'arrivée. Mais le skipper assure « avoir appris plein de choses » pendant la transatlantique.

Présent pour le saluer à l'arrivée, Arnel Le Cléac'h assure que « Gitana reste le bateau qui a gagné le plus de courses depuis trois ans et Charles reste le grand favori pour la tour du monde ». Derrière, Thomas Coville et Thomas Rouxel (Sodebo Ultim) ainsi qu'Anthony Marchand et Thierry Chabagny (Actual) n'ont pas démerité non plus. Tous viennent de réaliser l'équivalent d'un tiers de tour du monde. Il faudra remettre ça dès le 7 janvier prochain pour cette course inédite, spectaculaire et riche en suspense.

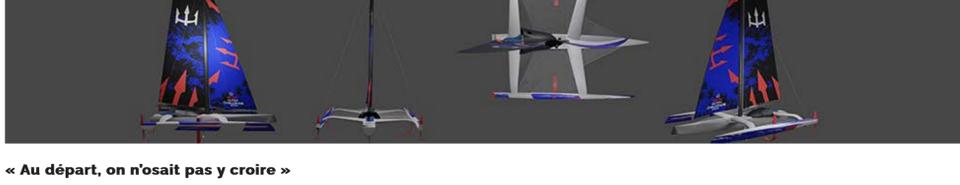
LE CLASSEMENT :

- 1/ Arnel Le Cléac'h et Sébastien Josse (Banque Populaire) en 14j 10h 14mn 50sec
- 2/ François Gabart et Tom Laperche (SVR Lazartigue) en 14j 15h 5mn 55sec
- 3/ Charles Caudrelier et Erwan Israël (Edmond de Rothschild) en 16j 9h 5mn 43sec
- 4/ Thomas Coville et Thomas Rouxel (Sodebo) en 16j 15h 22mn 59sec
- 5/ Anthony Marchand et Thierry Chabagny (Actual) en 16j 20h 22mn 43sec

LES ULTIM, RETOUR SUR UNE RÉVOLUTION

Ce sont les plus grands, les plus impressionnants, les plus rapides aussi. Les Ultim, c'est ce qui se fait de mieux sur la planète voile. En une poignée d'années, des équipes françaises sont parvenues à les faire voler, à les faire gagner en performance et à leur permettre de touter les 40 nœuds.

Il s'agit d'un changement de paradigme, d'une évolution que ni les ingénieurs, ni les skippers n'auraient pu imaginer il y a seulement un quart de siècle. En l'espace de trente ans, la vitesse moyenne des Ultim a doublé. La dernière Route du Rhum l'a démontré de façon éclatante : Gitana 17 a traversé l'Atlantique à 21.6 nœuds de moyenne (sur la route directe) quand IDEC ne progressait qu'à 17.2 nœuds quatre ans plus tôt (2018). Le second est le meilleur des multicoques archimédiens, le premier est le plus performant des trimarans volants.



« Au départ, on n'sait pas y croire »

La révolution s'est déroulée en plusieurs actes. Il y a d'abord un bateau, Groupama 3. Deux fois plus léger que ses rivaux d'alors, plus petit et au budget raisonnable. « C'était une extrapolation des Orma de l'époque », explique Xavier Guilbaud, architecte au cabinet VPLP. À son bord, Franck Cammas remporte le Trophée Jules Verne en 2010 puis la Route du Rhum la même année. Avec Loïck Peyron puis Francis Joyon, le bateau sera d'ailleurs lauréat des deux éditions suivantes du Rhum, en 2014 et 2018. Groupama 3 sert alors de référence pour définir la jauge des Ultim, une classe qui vient d'être créée.

Ce qui va accélérer ces performances de façon spectaculaire, c'est le fait de voler. La technique est connue, les concurrents de la Coupe de l'America ont expérimenté d'ailleurs. Les équipes d'Ultim se l'approprient et les résultats sont spectaculaires. « Au départ, on n'sait pas croire que les bateaux pouvaient voler aussi longtemps, raconte Xavier Guilbaud. Les équipes se sont attachées à voler le plus longtemps possible tout en conservant des vitesses moyennes élevées ».

Ce surcroît de performance est dû au mécanisme du vol. La surface portante est deux fois plus grande sur la nouvelle génération ce qui permet aux multicoques de décoller à partir de 12 nœuds réels de vent. Les Ultim volent ainsi au près et au portant et ce jusqu'à environ 25 nœuds de vent réel et 3 mètres de vague. Au-delà, tout dépend de l'état de la mer. Ce que les skippers cherchent plus que tout, c'est donc du vent médium, devenu le nouveau sésame de la performance. Maintenir ces cadences élevées tout en veillant à l'intégrité des bateaux dans la durée : ce seront deux des enjeux majeurs de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.



DANS LE SILLAGE D'ARKEA

CAMILLE LE GUEN, LE CROSS ET LA BRETAGNE DANS LA PEAU

PAROLE DE COLLABORATEURS D'ARKEA.

Conseillère Arkéa en gestion de patrimoine à Landerneau, Camille est à 26 ans une adepte du cross (la course à pied en pleine nature) et du duathlon qui mêle course et cyclisme. Parmi les meilleures athlètes régionales, elle revient sur sa passion, sa profession et sa fertilité de faire partie d'une banque attachée à son ancrage territorial.



À chacun ses moments forts, ses dates qui restent gravées, ses événements qui marquent la mémoire. Pour Camille Le Guen, il s'agit des championnats de Bretagne de cross, le rendez-vous incontournable pour les adeptes de cette course à pied en pleine nature. « Pour nous, c'est un peu nos championnats du monde entre Bretons », s'amuse la jeune femme. La saison dernière, en février, c'est à Saint-Marc-Le-Blanc en Ille-et-Vilaine qu'ils ont eu lieu. Les meilleurs athlètes de la région, qui brillent régulièrement à l'échelon national, étaient présents. Camille aussi donc, elle qui s'est offerte les honneurs de la 4e place. « C'était vraiment génial. Pour moi, ça avait presque le goût d'une victoire. »

« Ce que j'aime le plus, c'est le dépassement de soi »

Il s'agit aussi d'une belle progression sportive pour la Bretonne dont la vocation est née au collège puis au lycée. « Je participais à tous les cross qui étaient organisés par mon professeur de sport », explique-t-elle. Un jour, elle se laisse aller à tenter l'expérience avec les cross de la Fédération Française d'Athlétisme. J'ai pris une licence et j'ai bien accroché ». En pleine nature, Camille tente en permanence de repousser ses limites. « Ce que j'aime le plus, c'est vraiment le dépassement de soi. J'aime être face à moi-même et donner le meilleur sans rien regretter ».

Alors que les cross se déroulent essentiellement pendant la période hivernale, elle a ajouté une nouvelle corde à son arc. Durant l'été, elle pratique en effet le duathlon. « C'est du triathlon sans natation, précise-t-elle. On commence par 5 km de course à pied en format sprint, puis 2 km de cyclisme et on termine par 2,5 km de course à pied ». Camille évolue en division 1, le plus haut niveau national. Afin de remplir ses objectifs, l'athlète s'entraîne 11 heures par semaine, notamment lors de la pause du midi.

Elle sourit : « chez Arkéa, on est nombreux à pratiquer un sport ». Titulaire d'un Master 2, Camille est conseillère en gestion de patrimoine à Landerneau, comme une évidence pour elle. « Après mes études à Nantes, j'avais envie de revenir dans le Finistère dont je suis originaire. Rejoindre Arkéa correspondait à mes valeurs, ça avait du sens ». Camille dit tout simplement « l'ancrage territorial de la banque ». Elle peut en parallèle sadonner à la pratique de ses deux sports favoris avec la volonté constante de leur donner.

COURSE AU LARGE : LA VOILE DE COMPÉTITION A TISSÉ SA TOILE EN BRETAGNE

De Brest à Lorient, la côte atlantique bretonne est devenue au fil des années le repère favori des professionnels de la course au large, jusqu'à hériter du surnom californien de Bretagne Sailing Valley. La région revendique même plus de 1 200 entités sur ses terres. Intégrées à la filière nautique, elles excellent en construction navale, en électronique ou en gréments.



Des lieux de formation de haut niveau, le pôle de Port-la-Forêt en tête, ont poli des générations de skippers. Et des navigateurs stars tels que Michel Desjoyeaux et François Gabart pilotent des laboratoires experts en voile de compétition comme Mer agitée et MerConcept. Leur voisin, le chantier naval CDK tourne lui aussi à plein régime depuis 1984 au milieu de start-up qui développent au sein de l'incubateur Finistère mer vent les nouveaux, les cordages et les foils de demain pour les professionnels et les plaisanciers.

Selon la filière d'excellence de course au large Région Bretagne - CMB, qui œuvre pour le rayonnement de ces entreprises, 80 % des compétences françaises dans le domaine sont concentrées entre Vannes et Brest. La ville aux 5 ports, point de départ de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest en janvier 2024, proposera aux curieux un village où les fleurons bretons exposeront leurs savoir-faire.

À l'ancien de base jokers du coup de canon, les géants des mers sont réunis, un peu plus au sud, à côté de la cité de la voile Éric Tabarly, dans la ancienne 100 réservée aux sous-marins de Lorient. Des audits de l'agence Audel ont permis de réaliser à la demande un développement morbihannais recensé plus de 120 équipes installées dans la ville et dénombré plus de 30 bateaux d'élite. Surtout, l'étude montre que le secteur d'activité de la course au large, et ses 900 emplois, génère près de 35 millions d'euros de retombées financières annuelles sous l'impulsion de budgets toujours plus conséquents : plus de 2 millions d'euros pour un Imoca, monoque de 60 pieds, et 4,5 millions d'euros pour un Ultim, ces trimarans géants de plus de 30 mètres.

Fondée à Brest avant de déménager dans le Morbihan, l'entreprise GSea, experte en design et ingénierie, est au cœur de cette économie. « Le nautisme et la course de compétition représentent 50 à 60 % de notre chiffre d'affaires », explique Sébastien Guého, président et directeur technique, dont les équipes ont construit le premier Ultim à partir de Macif dès 2015 et collaboré en 2023 avec l'ensemble des concurrents qui prendront la mer en janvier. Mais « la rapidité d'analyse et d'exécution développée grâce à la voile de compétition nous a ouvert les portes de l'industrie, souligne le dirigeant. Nos méthodes et notre agilité séduisent. "La course au large est une vraie filière d'expertise, insiste Sylvie Le Hein, responsable de la filière maritime au Crédit Mutuel Arkéa. Bien accompagner son développement, c'est aussi contribuer au développement de notre territoire. »



A TRAVERS LE HUBLOT

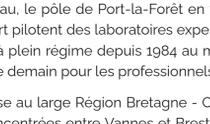


Naissance d'une Légende

Découvrez le deuxième épisode de la web-série dédiée à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.

Un projet de longue haleine : il a fallu plus de 20 ans pour mûrir ce projet de course.

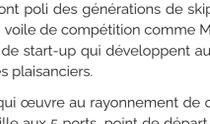
En tant qu'acteur du territoire et intimement lié à la mer, le Le Crédit Mutuel Arkea est fier de donner l'impulsion à cette course, en ultim, autour du monde.



Breve histoire des Ultim

À l'origine des Ultim, il y a un bateau et une évolution technique majeure. Le bateau, c'est Groupama 3. En 2006, ce multicoque détonne dans le paysage de la course au large. Il est à la fois plus grand que les Orma, des trimarans de 18,28 mètres, et beaucoup plus léger (15 tonnes) que les grands bateaux d'alors destinés aux records. Surtout, il expose tous les chronos avec François Gabart à son bord. Il s'offre le Trophée Jules Verne, record du tour du monde en équipage (48 jours en 2010) puis remporte la Route du Rhum en solitaire la même année.

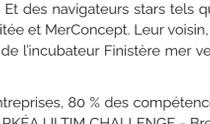
L'évolution technique en parallèle, c'est le fait de voler. Éric Tabarly l'avait espéré dès les années 1970 mais les concurrents de la Route de l'America l'expérimentent dans une large palette de conditions. De quoi donner des idées aux adeptes des multicoques de géant. Thomas Coville, François Gabart, Arnel Le Cléac'h et leurs équipes respectives s'y emploient. Gabart abaisse le record autour du monde à 42 jours en 2017 et toutes les équipes s'efforcent de fiabiliser et optimiser ces bateaux destinés à voler une grande majorité du temps. C'est désormais un acquis qui offre l'opportunité de disputer ce tour du monde aussi inédit qu'attendu, l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.



Le regard d'... Élie Gesbert, coureur cycliste Arkéa

Il a l'habitude des contre-la-montre, des habitudes des et de la préparation physique. Élie Gesbert est coureur cycliste professionnel au sein de l'équipe Arkéa Samsic. Lui qui entame sa 8e saison au sein de ce collectif raconte son lien avec la Bretagne et son admiration pour les skippers.

« Je ne sais pas si beaucoup de mes coéquipiers et des autres coureurs cyclistes suivent la course au large. En tout cas, moi c'est un sport que j'aime bien ! J'ai un peu le pied marin et étant originaire de Saint-Malo, j'ai de très bons souvenirs des départs de la Route du Rhum, de voir les concurrents passer le Cap Fréhel. J'ai toujours été impressionné par la taille des bateaux, le bruit qu'ils font et le paysage au large, il y a un aspect mental qui est primordial pour la performance. Il faut se surpasser pour réussir un résultat. Je trouve ça vraiment génial qu'Arkéa, mon sponsor principal, soit engagé en course au large. Je suis très heureux de faire partie d'une structure bretonne qui revendique ses attaches régionales. C'est une grande fierté ! »

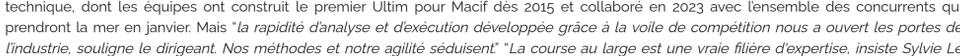


Le dictionnaire du marin

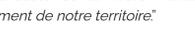
1 - Embosser : amarrer un bateau de l'avant et de l'arrière, pour le fixer contre le vent ou le courant.

2 - Pataras : câble ou cordage servant à maintenir le mât longitudinalement vers l'arrière.

3 - Routage : organisation du plan de navigation prévisionnel en fonction des caractéristiques du navire, des vents, courants, marées...



PARTENAIRE TITRE



PARTENAIRES PRINCIPAUX



PARTENAIRES OFFICIELS



PARTENAIRES MÉDIAS



FOURNISSEURS OFFICIELS



UNE COURSE



Crédits photos : Arkéa-Samsic/Aubin Lipke, Jean-Marie Liot / Alea, Benoît Stichelbaut / DPPI / Offshore Challenges

Pour ne rien manquer de l'actualité, rendez-vous sur <https://arkeultimchallengebrest.com/>



EN IMMERSION

UNE COURSE SOLITAIRE ET UN INCROYABLE DÉFI COLLECTIF !

Certes, dès les premiers milles le 7 janvier prochain, ils seront seuls à bord. Seuls à manœuvrer, à gérer l'effort, à tenir le coup, à résister aux doutes et à avancer coûte que coûte. Mais à leur côté, les skippers de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest peuvent compter sur le soutien sans faille de leur équipe. Routage, analyse météo, technique, gestion d'éventuelles avaries... Explications.



« Tous d'astreinte, 24 heures sur 24 »

Chaque team a mis en place une cellule routage. Un météorologue, plusieurs membres de l'équipe et le skipper échangent régulièrement sur la stratégie et les options à prendre en fonction des conditions et de la progression de la concurrence. En parallèle, tous les membres de l'équipe sont donc mobilisés, comme au sein du Team Sodebo. « Nous sommes 22 personnes dans l'équipe et les 22 seront d'astreinte 24 heures sur 24 » explique Jean-Christophe Moussard, manager de l'équipe de Thomas Coville.

La marche à suivre est identique pour tous les skippers en cas de problème à bord. Exemple chez Banque Populaire avec Pierre-Emmanuel Herisse : « Si Armel a un problème, il se doit d'être le plus précis dans sa description. Cela nous permet au plus vite de mobiliser le personnel compétent pour répondre à cette problématique afin de lui transmettre rapidement un mode d'emploi, une façon de faire ».

Électronique, hydraulique, accastillage... Chaque aspect du bateau a son propre spécialiste dans l'équipe.

Se préparer à intervenir aux quatre coins du monde

Ainsi, il est fréquent, en course, que les skippers deviennent des bricoleurs. À l'arrivée de la Transat Jacques Vabre, Erwan Israël avait assuré que son coéquipier, Charles Caudrelier « s'était transformé en MacGyver » pendant la traversée. En revanche, si le skipper seul ne peut pas réparer pendant l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest, « on a le droit en tant qu'équipe d'intervenir sur le bateau, explique Jean-Christophe Moussard. Il peut s'arrêter quelque part afin de le rejoindre ». Seul bémol : chaque arrêt engendrera une pénalité de 24 heures. « C'est assez conséquent pour une course d'une cinquantaine de jours, confie Armel Le Cléach (Banque Populaire). Ça aura forcément une incidence sur la course. »

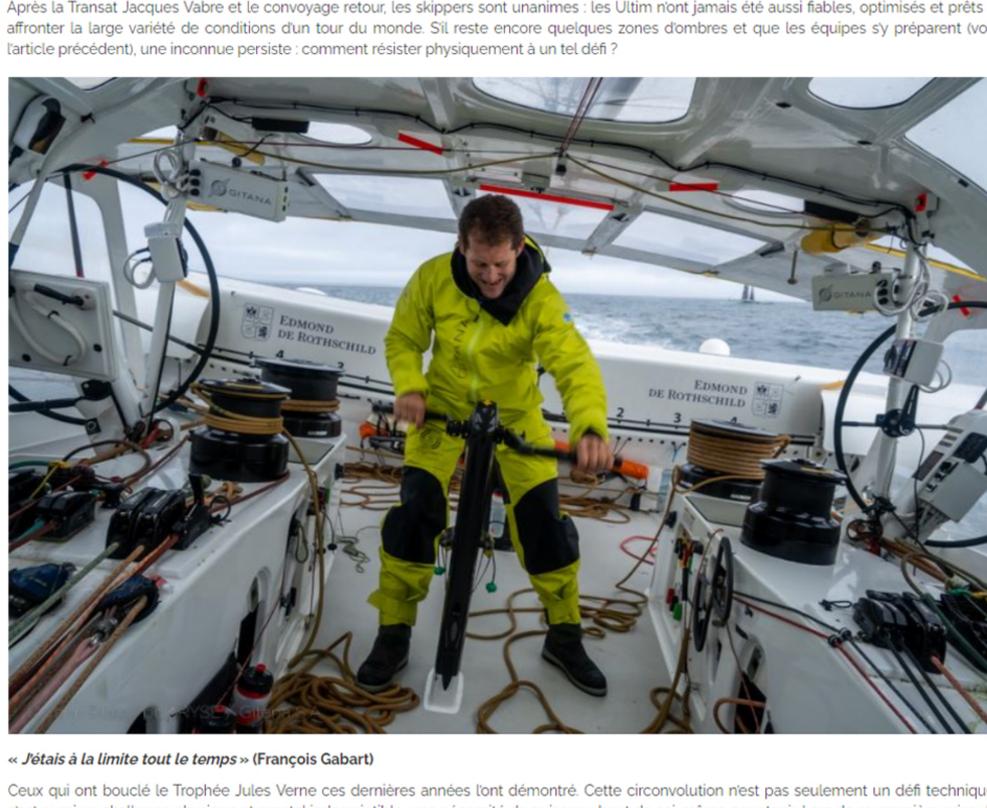
Par ailleurs, les zones où les Ultim peuvent s'arrêter sans que cela ne prenne trop de temps sont finalement assez limitées. Il y a certes la façade Atlantique (Madère, Canaries, Cap Vert puis le Brésil) mais peu d'options entre l'Afrique du Sud, l'Australie puis de nouveau le Brésil. « On a vu lors de courses précédentes que l'on pouvait aussi intervenir sans que le bateau ne rentre dans un port, précise Jean-Christophe Moussard. Il suffit qu'il y ait un port à proximité et qu'on intervienne avec un zodiac. »

En somme, les équipes se préparent donc à intervenir aux quatre coins du monde en un minimum de temps. « Il y a eu un travail conséquent pour établir la liste de tout le matériel qu'on pourrait transporter tout en prenant en compte les contraintes liées au transport », abonde Pierre-Emmanuel Herisse. Dans le même temps, tous les membres d'équipe auront sacs et passeports préparés « au cas où ». Et ils seront sur le quai-vive en permanence. Le directeur technique de Banque Populaire le reconnaît, sourire aux lèvres : « On va tous vivre au rythme de la course ». Rendez-vous le 7 janvier !

COMMENT SE PRÉPARE-T-ON A UN TEL CHALLENGE ?

Au-delà de l'importance accordée à la fiabilité des bateaux, les marins devront tenir plus de sept semaines en étant seuls à bord de ces géants. Entre les manœuvres à assurer, les conditions à surveiller et le mental à préserver, le challenge s'annonce aussi intense qu'immense.

Après la Transat Jacques Vabre et le voyage retour, les skippers sont unanimes : les Ultim n'ont jamais été aussi fiables, optimisés et prêts à affronter la large variété de conditions d'un tour du monde. Il reste encore quelques zones d'ombres et que les équipes sy préparent (voir l'article précédent), une inconnue persiste : comment résister physiquement à un tel défi ?



« J'étais à la limite tout le temps » (François Gabart)

Ceux qui ont bouclé le Trophée Jules Verne ces dernières années l'ont démontré. Cette circonvolution n'est pas seulement un défi technique, c'est aussi un challenge physique et mental indescriptible, une nécessité de puiser au bout de soi-même pour tenir. Lors de sa première prise de parole après avoir battu le record (42 jours, 16 heures en 2017), François Gabart expliquait : « Ça a été dur. Peut-être que par pudeur il y a des choses que je ne dis pas parce que ça ne sert à rien d'en rajouter. J'étais à la limite tout le temps ». « Avec les vitesses que tu atteins, tu es toujours sur le fil du rasoir, expliquait un an plus tôt Thomas Coville. Physiquement, je ne pouvais pas aller plus loin. »

Les six concurrents de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest savent que rien ne sera facile. Seul à bord, il faut dompter un géant de 32 mètres de long et 23 mètres de large, doté d'une surface de voilure qui dépasse les 650 m². « Le niveau d'engagement physique et mental est très conséquent, explique Armel Le Cléach (Banque Populaire). Chaque manœuvre dure 45 minutes en moyenne, dont 80 % à la colonne. Ça engendre de la fatigue, du stress et ça oblige à avoir un sacré mental. »

La préparation physique et mentale à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest a donc été un des aspects anticipés. Ils sont nombreux, l'hiver dernier, à s'être astreints à un programme sportif important entre renforcement musculaire, gainage et endurance. En guise de préparation, Tom Laperche (SVR-Lazartigue), Charles Caudrelier (Maxi Edmond de Rothschild) et Anthony Marchand (Actual Ultim 3) ont également effectué une pige lors de The Ocean Race. Depuis septembre dernier, l'enchaînement des courses oblige à déléguer un peu les entraînements mais la décharge d'effort est identique.

« Il faut répondre au défi physique que représente cette course, la dimension mentale sera presque plus importante, ajoute Tom Laperche. Il ne faut pas négliger l'exigence de ces bateaux et l'impact que cela peut avoir dans la durée ». « Il y a une grande part d'inconnu en matière de gestion du rythme », raconte Charles Caudrelier. En somme, chaque skipper découvrira à coup sûr des ressources insoupçonnées et une force intérieure qui les aideront à tenir, dans la durée, avec le doux espoir d'aller jusqu'au bout de leur incroyable aventure.

DANS LE SILLAGE D'ARKEA

PIERRE LAOUEAN, L'ANCRAGE LOCAL ET LE VENT DANS LES VOILES

PAROLE DE COLLABORATEURS D'ARKEA.

À 35 ans, Pierre Laouenan, membre de la direction Dynamiques et Relations Humaines au siège d'Arkéa, est également un passionné de voile depuis l'enfance. First Class 7.5, Tour de France, championnat d'Europe et du monde de J80, il écume les compétitions avec un mantra : le dépassement de soi en équipage.



« Ce que j'aime le plus, c'est naviguer en équipage »

Après le Bac, il se décide à participer davantage à des compétitions. « Avec mon meilleur ami, on a commencé à suivre des entraînements au Centre d'Entraînement du Finistère. Et puis on a été champions de France espoir dès la première année en First Class 7.5 (un monoque) ». Cette victoire a valeur de déclic et donne envie de courses « un peu plus challengantes ». C'est ce qui pousse Pierre à participer au Tour de France à la voile, notamment aux côtés de Bertrand Pacé puis Nicolas Troussel au sein de la filière voile 'Bretagne-Crédit Mutuel'.

La suite, ce sont les championnats de France de match-racing puis les mondiaux et les championnats d'Europe de J80 où il a terminé respectivement 3e du Mondial en 2019 et champion d'Europe en 2022. « Ce que j'aime plus que tout, c'est le fait de naviguer en équipage, confie-t-il. J'aime cette idée d'être un collectif, de former une équipe. Il y a l'idée d'être plus fort ensemble, de se soutenir, de se donner un coup de main, de tout faire pour se dépasser ensemble ». Et forcément les bons résultats ne font qu'augmenter le plaisir ressenti. « La compétition, ça devient un engrenage, on a toujours envie de progresser et de tenter de performer. »

En dehors des compétitions, il reconnaît « ne pas pouvoir beaucoup s'enrayer » même s'il s'adonne au surf et « souhaite découvrir le foil ». Une passion pour les sports nautiques que Pierre ne peut vivre pleinement en étant collaborateur chez Arkéa. « J'avais à cœur de travailler pour un groupe qui soit ancré localement, qui ait de l'influence sur un territoire tout en rayonnant au niveau national ». Arkéa cohabit toutes les cases. « J'avais fait un premier stage en 2012, alors que j'étais en Master 1 et j'ai navigué avec le projet 'Bretagne-Crédit Mutuel Elite' durant 2 saisons ». Au gré des affectations professionnelles, il n'a eu de cesse de « se rapprocher de l'Ouest » en débutant par Paris avant d'officialier à Nantes, Rennes puis Brest. Membre de la Direction Dynamiques et Relations Humaines du groupe, Pierre est en charge du recrutement, plus particulièrement sur les métiers de l'IT.

En tant que collaborateur, il regarde d'un oeil envieux l'implication d'Arkéa dans la première course du monde en solitaire et en Ultim, l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest. « J'y retrouve l'audace, l'esprit pionnier et la culture de l'innovation que j'apprécie particulièrement au sein du groupe ». Pour lui qui a eu l'occasion de côtoyer Armel Le Cléach et des membres de l'équipe, ce défi s'annonce « très engagé et spectaculaire. Je suis admiratif de ce que ces marins s'approprient à réaliser et du travail collectif qui se cache derrière la performance individuelle des skippers ». La course au large reste dans un coin de la tête de Pierre. « C'est quelque chose qui m'intéresse toujours, pourquoi pas en Class40 ou en Imoca ». Et d'ajouter : « Je pense que ça me plairait plus en équipage ». Une façon de partager, encore et toujours, sa passion du large.

A TRAVERS LE HUBLLOT



Naissance d'une Légende

Découvrez le troisième épisode de la web-série dédié à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest.

Le Crédit Mutuel Arkea s'investit au quotidien pour faire de la Bretagne un territoire d'excellence maritime, de la pêche aux énergies renouvelables, du transport maritime à la course au large.

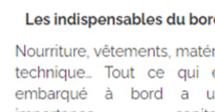
* L'idée étant de mettre en synergie tous nos métiers pour mieux servir les acteurs du maritime - Maiwenn Abgrall, responsable filière maritime du Crédit Mutuel Arkea.



Le regard de Jules Le Bail, rugbyman professionnel au RC Vannes

Il connaît l'importance de se donner sans compter, de se surpasser et de faire face à l'adversité. Jules Le Bail (31 ans) est demi de mêlée au plus haut niveau. Après avoir longtemps évolué au Stade Rochelais, il est un des cadres du RC Arkéa est un des partenaires majeurs.

« Un de mes meilleurs amis rugbymen, Bertrand Guyader, est originaire des Côtes d'Armor. Il suit régulièrement toutes les courses au large et connaît avec précision les bateaux, les skippers... Moi, j'ai eu un oncle qui était moniteur de voile à La Baule. Je ne suis pas un grand connaisseur de ce milieu mais j'aime l'océan. J'admire ces marins qui bravent le large, qui quittent tout en solitaire pour faire face aux tempêtes et aux vagues. J'ai beaucoup de respect et d'admiration pour leur courage, leur capacité de résistance. Les skippers Ultim, c'est encore plus impressionnant ! J'ai eu la chance de monter sur Sodebo quand j'étais joueur du Stade Rochelais. Ce sont des bateaux complètement fous ! J'espère que j'aurai un jour l'occasion d'assister à un départ de course. »



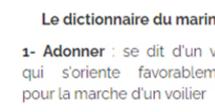
Les indispensables du bord

Nourriture, vêtements, matériel technique. Tout ce qui est embarqué à bord a une importance capitale.

Tom Laperche (SVR Lazartigue) en détaille chaque aspect. Concernant l'alimentation, « on embarque pour 40 à 50 jours de course. Les deux tiers des plats sont appertisés (stérilisés par la chaleur dans des récipients hermétiquement clos). Ce sont des plats en sauce avec lesquels on ajoute du riz, de la semoule, des pâtes. Il y a également un tiers de plats lyophilisés, que l'on réhydrate dans de l'eau. J'embarque aussi des Muesli et du lait pour le petit-déjeuner, des bars de céréales... »

Le coup le plus important pour « tenir le bord » physiquement donc mais aussi pour effectuer des premières réparations si les circonstances l'exigent. « On embarque du matériel de 'spare' et une caisse à outils conséquente, confie Tom. Il y a de quoi démonter les pièces du bateau, réparer les voiles, les branchements du circuit hydraulique. On embarque aussi de la colle, des tissus de carbone, des pièces pour réparer les winchs, les poulies... »

Dans les indispensables du bord, il y a aussi les vêtements. « On peut distinguer trois types d'habits. Pour les chaudes températures au niveau de l'équateur, ce sont des tenues très légères (short, tee-shirt). Ensuite, il y a des tenues intermédiaires avec des tee-shirts à manches longues, des collants. Enfin, les polaires, bonnets, cagoules et multiples couches serviront dans le froid pour une grande partie des mers du Sud mais aussi le départ et l'arrivée dans l'Atlantique nord ». Par ailleurs, la chasse au poids en trop ne laisse pas vraiment la place pour embarquer nombre d'effets personnels. Mais chacun a ses petites exceptions. Laperche reconnaît juste « emporter une ceinture à bord pour écouter de la musique » et « mon oreiller en microbilles que j'aime bien ».



Le dictionnaire du marin

1- Adonir : se dit d'un vent qui s'orienter favorablement pour la marche d'un voilier

2- Ligne de vie : dispositif de sécurité utilisé en voile, permettant à l'utilisateur de s'attacher afin de se sécuriser contre les risques de chutes en mer

3- Veste de quart : vêtement chaud et imperméable qui constitue l'équipement des marins et skippers pour se protéger de l'eau, du vent et du froid. Elle couvre le haut du corps et peut être portée avec une salopette pour le bas du corps.

PARTENAIRE TITRE



PARTENAIRES PRINCIPAUX



PARTENAIRES OFFICIELS



ONG PARTENAIRE



PARTENAIRES MÉDIAS



FOURNISSEURS OFFICIELS



FOURNISSEURS TECHNIQUES



AVEC LE SOUTIEN DE UN ÉVÉNEMENT



Crédits photos : Jean-Marie Liot / Alea BPCE, Polarized, SVR Lazartigue

Pour ne rien manquer de l'actualité, rendez-vous sur <https://arkeaultimchallengebrest.com/>



EN IMMERSION

LES SKIPPERS À BREST, ENTRE EXCITATION ET APPRÉHENSION

Le contre-la-montre est plus que jamais lancé. Les fêtes sont passées et pour les six skippers de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest, elles ont été studieuses. Et pour cause : ils s'apprêtent à disputer un challenge jamais réalisé, un tour du monde en solitaire et en multicoque dont le départ aura lieu ce dimanche. À quelques jours du grand départ, retour sur leur état d'esprit, leur appréhension aussi et leur satisfaction de vivre un défi à part.



« On vit un moment émuant »

Plusieurs indices l'ont démontré : le public venu en nombre dès le premier jour, se massant derrière les rambardes qui surplombent le ponton. Et puis il y a les marins eux-mêmes, leurs expressions, leurs mots qui témoignent d'une certaine idée du vertige qui les attend, là-bas sur les océans du monde pendant une cinquantaine de jours.

Premier à faire son entrée dans le port après une petite sortie (son projet est installé à Brest), Éric Péron (Trimaran Adagio) reconnaît qu'il « y aura un peu d'angoisse » au moment du départ. Dernier à s'être inscrit à la course, le skipper assure « être déjà parti depuis un mois », tant il a fallu s'employer pour être prêt.

Thomas Coville (Sodebo Ultim 3) s'apprête à disputer son 8e tour du monde, le 6e en multicoque. Seul concurrent à avoir déjà obtenu le record (49 jours en 2016), le skipper a presque les yeux embués. « On vit un moment émuant » dit-il en observant la foule. Thomas a préféré parler de ses aînés à l'heure d'évoquer le futur. « C'est à tous ceux qui m'ont aidé à être là que je pense : à Yves Parlier avec qui j'ai franchi mon premier Cap Horn, à Olivier de Kersauson avec qui j'ai fait mon premier tour du monde, à Laurent Bourgnon avec qui j'ai disputé mes premières transatlantiques ».

« J'ai l'impression qu'on va faire un grand truc »

Charles Caudrelier (Maxi Edmond de Rothschild) est arrivé en début de soirée. Là aussi, sentiment étrange d'être un peu différent, d'avoir conscience des inconnus qui l'attendent. « D'habitude je suis stressé mais là je me demande surtout comment je vais me comporter. J'ai l'impression qu'on va tous faire un grand truc. Je ne vois pas les autres concurrents comme de simples compétiteurs mais comme une bande de potes qui part pour une belle aventure. »

Tom Laperche (Trimaran SVR-Lazartigue) n'était pas de la partie. Son bateau était immobilisé en chantier afin de terminer les réparations entamées depuis que l'équipe a découvert une fissure sur le bras avant. Mais lui garde son sang-froid. Le skipper est passé à Brest pour la présentation le 30 décembre. « Cette réparation très conséquente fait partie de notre histoire désormais » confie-t-il. Cela ne l'empêche pas de se projeter sur le tour du monde, de reconnaître « pas mal d'incertitudes » mais d'être ambitieux.

Armel Le Cléach (Maxi Banque Populaire XI) se sent tout aussi ambitieux. Il fallait voir son sourire à son arrivée à Lorient. Heureux d'y être, heureux d'être prêt (il vient de gagner la Transat Jacques Vabre) et heureux d'en découvrir aussi. « Ça fait pas mal de temps que je ne pense qu'à cette course. La pression va monter crescendo jusqu'au grand départ dimanche ! » Un moment que redoute Anthony Marchand (Actual Ultim 3) qui assure qu'il « ne faudra pas se laisser submerger par l'émotion lors du départ ». Il n'empêche, la météo devrait être clémente pour ce grand moment. Anthony Marchand conclut, à l'unisson des autres skippers : « le but, c'est d'avoir le moins d'appréhension possible. »

SEULS AU MILIEU DE L'OCCÉAN

Traverser l'océan Atlantique, Pacifique, Indien et passer les caps historiques (Bonne Espérance, Leeuwin, Cap Horn)... Les skippers devront parcourir plus de 21 600 milles (environ 40 000 km) durant ce tour du monde. À bord, une routine s'installe tout en restant vigilant en permanence. Les skippers racontent. Après la Transat Jacques Vabre et le convoi retour, les skippers sont unanimes : les Ultim n'ont jamais été aussi fiables, optimisés et prêts à affronter la large variété de conditions d'un tour du monde. Si l'est encore quelques zones d'ombres et que les équipes s'y préparent (voir l'article précédent), une inconnue persiste : comment résister physiquement à un tel défi ?

« Un trimaran, c'est comme un deux-roues. Si tu navances pas, tu tombes ». Thomas Coville n'a pas son pareil pour décrire l'exigence d'un Ultim. Le skipper de Sodebo Ultim 3 poursuit : « Il y a une dimension de mouvement en permanence, une force systématique qui ne s'arrête jamais. Même si on repose parfois le corps, l'activité cérébrale fonctionne toujours, même quand tu dors. Ça ne s'arrête jamais ! »



« C'est plus de l'endurance qu'un sprint »

À bord, le triptyque métré-boulot-dodo a du plomb dans l'aile. L'appréciation du temps est très différente en mer. En revanche, « ça reste une course de voile avec un parcours à effectuer et l'idée d'aller le plus vite possible », sourit Tom Laperche (SVR-Lazartigue). Les journées sont donc rythmées par la réception et l'étude des fichiers météo que les skippers peuvent analyser avec leurs équipes de routage restées à terre.

À la différence de nombreux autres types de bateaux, les Ultim sont tellement grands et tellement complexes que les manœuvres sont rares. Impossible en effet de multiplier ces efforts qui durent près de 45 minutes, dont une majorité se déroule à la colonne de winchs. « Ce sont des efforts plus longs que sur de plus petits bateaux, c'est plus de l'endurance que du sprint », explique Charles Caudrelier (Maxi Edmond de Rothschild).

Sommeil, repas, hygiène, rien n'est négligé

Les skippers passent « 95 % de leur temps dans la zone de vie et la zone de manœuvre », poursuit Armel Le Cléach (Maxi Banque Populaire XI). C'est là qu'il y a les winchs, les écoutes mais aussi le ou les ordinateurs, le coin cuisine avec un réchaud. Pour l'ensemble des bateaux sauf l'Ultim Adagio, tous ces espaces sont couverts. « Ça permet d'être protégé du vent, de l'humidité et des embruns », poursuit Armel. Anthony Marchand (Actual Ultim 3) confirme : « on est beaucoup moins exposé que sur d'autres bateaux, c'est plus agréable et ça tape un peu moins ».

Ensuite, il y a le sommeil, par petites séquences souvent d'une poignée d'heures. Les bateaux sont équipés de nombreuses alarmes qui se déclenchent dès qu'un problème est détecté. Tous savent que la course sera remplie d'aléas et de péripéties et qu'il faudra parfois bricoler, aidés par les équipes à terre. Enfin, personne ne néglige l'hygiène à bord même avec la fatigue. « C'est important de continuer à prendre soin de soi, confirme Tom Laperche. Se changer, se laver les dents, mettre de la crème. Ce n'est pas seulement physique, ça aide à rester en forme, à avoir un bon état mental ». « On sait que de petits problèmes peuvent vite devenir plus problématiques avec le sel, l'humidité, la sueur, le frottement avec les vêtements, abonde Armel Le Cléach. On dit toujours qu'il faut préserver la machine, c'est vrai mais il faut aussi préserver le bonhomme. »

DANS LE SILLAGE D'ARKEA

NICOLAS INGENEAU, PASSIONNÉ ET IMPLIQUÉ AU COEUR DES PROJETS VOILE

DIRECTEUR DE COLLABORATEURS D'ARKEA.

Parole financier de Finaco, une filiale d'Arkéa, Nicolas (48 ans) fait partie des collaborateurs en première ligne pour valoriser les partenariats voile d'Arkéa et les vivre au plus près, du Vendée Globe à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest. Itinéraire d'un passionné.



Ce sont des moments gravés, de ceux que l'on raconte le sourire aux lèvres avec la certitude d'avoir assisté à des instants à part. En mai dernier, à l'occasion de la première course IMOCA de la saison (les bateaux du Vendée Globe - NDRL), la Guyader Bermudes 1000 Race, ils sont une poignée de collaborateurs d'Arkéa à patienter à bord d'un semi-rigide à la sortie du goulet de Brest. « C'était la première course du bateau Paprec Arkéa, skipper par Yoann Richomme et on voulait être là pour encourager le marin », explique Nicolas Ingeneau. L'année suivante (2020), aux Sables d'Olonne, il fait partie de ceux qui gèrent la loge Arkéa à quelques mètres des pontons. « Être acteur d'un événement aussi important, vivre le départ au plus près et faire partie d'un team, c'était génial ! »

« J'avais envie de vivre l'aventure au plus près »

Cette passion remonte à l'enfance. Né à Niort, Nicolas se rend régulièrement à La Rochelle en famille, où il pratique la planche à voile. Tout en se qualifiant de « wind surfer », il navigue sur plusieurs supports, dispute des régates, s'aguerit le long des côtes. Quand il déménage à Brest, siège d'Arkéa où il occupe désormais le poste de directeur financier de Finaco (filiale d'Arkéa), il continue à naviguer. Cette passion l'emmène à suivre l'actualité des grands événements de la course au large.

Alors l'enthousiasme est grand quand il apprend, en 2018, qu'Arkéa se lance en IMOCA afin de disputer le Vendée Globe 2020-2021. « J'aime bien être acteur, j'avais envie de vivre l'aventure au plus près », confie Nicolas. Alors, il propose ses services à la direction de la communication pour aider, « comme un bénévole en interne ». Amateur de voile parvient à fédérer d'autres passionnés dans le Groupe. Ainsi, à chaque course, ils contribuent à la logistique des départs, accueillent des invités embarqués sur les bateaux accompagnateurs, timentation de la loge, le relais des informations sur les réseaux sociaux. Ce groupe informal d'une cinquantaine de personnes leur permet aussi de vivre les plus grands événements au plus près.

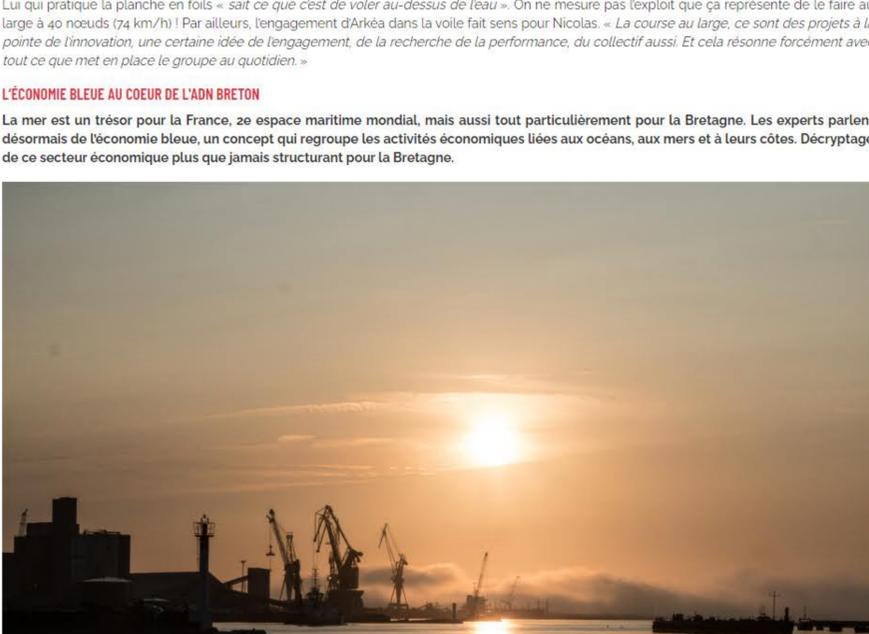
Entre Arkéa et la course au large, des valeurs communes

Désormais, ils sont plus d'une centaine et se sont renommés 'les équipiers'. Ils continuent de s'investir afin de suivre le nouveau projet, bâti autour de Yoann Richomme qui fait partie des favoris au prochain Vendée Globe. « Des équipiers seront présents pour faire la visite des pontons, de la maquette du cockpit, pour accueillir le public sur le stand Arkéa », précise Nicolas. Il se réjouit de l'implication d'Arkéa dans cette course qui « sera peut-être la première d'une longue histoire, comme le premier Vendée Globe en 1989. »

Lui qui pratique la planche en foils « sait ce que c'est de voler au-dessus de l'eau ». On ne mesure pas l'exploit que ça représente de le faire au large de 40 noeuds (74 km/h) ! Par ailleurs, l'engagement d'Arkéa dans la voile fait sens pour Nicolas. « La course au large, ce sont des projets à la pointe de l'innovation, une certaine idée de l'engagement, de la recherche de la performance, du collectif aussi. Et cela résonne forcément avec tout ce que met en place le groupe au quotidien. »

L'ÉCONOMIE BLEUE AU COEUR DE L'ADN BRETON

La mer est un trésor pour la France, 2e espace maritime mondial, mais aussi tout particulièrement pour la Bretagne. Les experts parlent désormais de l'économie bleue, un concept qui regroupe les activités économiques liées aux océans, aux mers et à leurs côtes. Décryptage de ce secteur économique plus que jamais structurant pour la Bretagne.



Les activités maritimes, hors tourisme, génèrent un chiffre d'affaires de 91 milliards d'euros et près de 355 000 emplois en France. À elle seule, la Bretagne et ses 5 000 kilomètres de côte, soit un voyage routier Varsovie-Brest, d'où partiront dimanche les six géants inscrits à l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest, en compte plus de 70 000, soit plus de 20 %. Le Finistère quant à lui représente quasiment les deux tiers du nombre total d'emplois liés à la mer en Bretagne.

Si la voile de compétition draine son lot d'entreprises de pointe, transport maritime, construction navale mais aussi production d'énergies marine, gestion des câbles sous-marins, ou encore assurances et services bancaires maritimes sont les secteurs qui construisent l'économie bleue. Quatre piliers structurent fortement l'économie maritime régionale et regroupent 80 % des emplois :

- défense liée à la mer,
- produits de la mer alimentaires,
- construction et réparation navale,
- nautisme.

Le tourisme et la pêche sont notamment les deux fleurons de la région : dans les ports bretons, on compte aujourd'hui 700 bateaux pour 3 000 marins, soit un cinquième du contingent français. Sur les plages, le mètre carré de sable est précieux. Aux dernières vacances de la Toussaint, selon la plateforme de locations Abritel, la destination la plus recherchée était le Finistère.

Selon les données de l'OCDE (l'Organisation de coopération et de développement économiques), la contribution annuelle des océans au PIB mondial est aujourd'hui de l'ordre de 1 500 milliards de dollars et devrait atteindre 3 000 milliards en 2030. À cet horizon, les 8 milliards d'êtres humains auront besoin de 30 millions de tonnes de poissons supplémentaires par an pour se nourrir.

Depuis 2005, le Pôle Mer Bretagne Atlantique et ses 444 adhérents sponsorisent des projets innovants. En 2023, le cap symbolique de 1,5 milliard d'euros d'investissements privés et publics a été franchi. Les Brest déploie une enveloppe de 2 millions d'euros pour soutenir des actions collectives et innovantes jusqu'en 2027. Par exemple, la production d'énergie provenant de l'éolien offshore devrait être multipliée par 15 d'ici à 20 ans.

La Bretagne prend donc toute sa part dans le développement cette économie couleur azur et s'inscrit dans la droite ligne de la volonté d'Emmanuel Macron, selon un rapport du Secrétariat général de la Mer du printemps 2023 : « dessiner une France maritime qui innove, crée des richesses et conquiert des marchés mais qui, également, a de plus en plus conscience que toutes les richesses qu'elle tire de la mer ne sont pas possibles sans une préservation environnementale adéquate. »

A TRAVERS LE HUBLLOT



Marie-Morgane Le Deunff

La jeune Bretonne de 21 ans est une des têtes de jeu de l'équipe cycliste d'Arkéa. Fière de ses couleurs, elle évoque son ascension, les valeurs au sein de la formation bretonne et ce que lui évoque la course au large.

« Je suis une pure Bretonne ! Ma passion du vélo est une histoire de famille : mon père en faisait à l'INSEP, mon grand-père pratiquait aussi. Lors d'une course locale, j'avais été battue par un ami d'enfance et je répétais que je voulais continuer pour le battre ! Je suis plutôt sprinteuse-puncheuse et j'aime les courses vallonnées. Je suis fière de porter le maillot d'Arkéa. C'est une équipe familiale qui fait de la place aux jeunes et qui les épauler pour les faire progresser. Au fil des saisons au sein de l'équipe, ça crée du lien et ça contribue à la performance. Depuis que j'ai entendu parler de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE - Brest, je me suis renseignée sur la course. Je trouve ça vraiment impressionnant comme défi, à la fois physiquement et mentalement. Être seul sur des bateaux aussi grands, c'est fascinant ! J'ai l'impression qu'il y a aussi toute une équipe derrière les skippers qui les accompagne en matière de préparation technique, physique et qui s'attache à optimiser les bateaux en permanence. Ce sont des aspects similaires au cyclisme de haut niveau. Ce sont deux sports qui se rapprochent ! »



Brève de village

Pour le grand public, la course a déjà commencé. Et les visiteurs qui se pressent au village au quotidien le démontrent. Ouvert le vendredi 29 décembre dernier et tous les jours, gratuitement, il propose sur 11 000 m² d'exposition, toute une série d'animations, quai Malbert à Brest. Ils peuvent ainsi s'immerger dans la course en découvrant une exposition dédiée aux skippers et à leurs bateaux puis en déambulant dans les nombreux stands de toutes les parties prenantes de la course. Ils peuvent aussi approcher les bateaux amarrés sur les quais. Des espaces de restauration sont également proposés et des concerts ont lieu tous les soirs. De quoi goûter à l'effervescence d'un village de course jusqu'au grand départ, le 7 janvier prochain.

Le programme détaillé est : <https://arkeaultimchallengebrest.com/fr/page/le-programme>



Le dictionnaire du marin

1- **Arrimage** : répartition convenable dans le navire de tous les objets composant son armement et sa cargaison.

2- **Écouteille** : ouverture rectangulaire pratiquée dans les entreponts et dans les cales.

3- **Sillage** : trace qu'un navire laisse derrière lui à la surface de la mer.

Partenaires officiels : ARKEA, Alpina WATCHES, Armor-lux, SURFRIDER FOUNDATION, FRENCH LOCATION, FRENCH REGATTA, ZOOAC, X-IMPACT OCEAN.

Partenaires principaux : Brest METROPOLIS & VILLE, REGION BRETAGNE, FINISTÈRE Département Penn-ar-Bed.

Partenaires médias : france-tv, 3 Bretagne, franceinfo, ORFÈVRE Télégramme, Météo, COURSES FRANÇAISES.

Fournisseurs officiels : Alive, ANA, Brasserie de Bretagne, FRENCH LOCATION, Virtual Regatta, ZOOAC, X-IMPACT OCEAN.

Fournisseurs techniques : ADRENA, ICOM, Brest, tremer, MARINE.

Avec le soutien de : UN ÉVÉNEMENT, OCS SPECTRUM PENN-AR-BED.

Crédits photos : Martin Keruzoré, Alexis Courroux, Vincent Olivaud, Adobe Stock



EN IMMERSION

DES REBONDISSEMENTS ET UNE FOLLE CAVALCADE

Depuis le départ, la course a été particulièrement animée. Une bagarre aux allures de régates pour commencer, une hiérarchie qui s'établit, des avaries qui bouleversent les équilibres et un rythme très soutenu... Retour sur un début de course ébouriffant.



Il a d'abord fallu s'habituer au rythme, se faire à l'idée que des hommes, seuls sur leurs bateaux, peuvent englober près de 800 milles (1280 km) par jour. Impressionnant pour tous les habitués de la cartographie à terre, ce rythme élevé ravit les marins. « Savoir qu'on peut être en moins de 15 jours au Cap de Bonne-Espérance et en 30 jours au Cap Horn, ça change la vision que j'avais d'un tour du monde », reconnaissait Armel Le Cléach (Maxi Banque Populaire XI) avant le départ. En IMOCA (les bateaux du Vendée Globe), il faut un mois pour rallier l'Afrique du Sud et près du double pour arriver à la pointe de l'Amérique du Sud. « Ce sont des bateaux qui sont tellement rapides qu'on a l'impression de voyager très vite », poursuit Anthony Marchand (Actual Ultim 3).

Au départ, les concurrents ont pu bénéficier de conditions variables mais tous se sont donnés sans compter, comme une étape de la Solitaire du Figaro version Ultim. Le golfe de Gascogne a été avalé en une nuit et seulement 50 milles séparaient les cinq premiers à la latitude des Canaries. La suite, c'est un premier passage de front, 48 heures de dépression avec des rafales virulentes. En cette fin de première semaine, les ennuis se multiplient à bord du Maxi Banque Populaire : amure de gennaker et balcon avant arrachés puis problème hydraulique du foil tribord. Obligé de s'arrêter à Recife au Brésil, lundi 15, il retourne en course un peu plus de 24 heures plus tard.

Laperche, le choc et la désillusion

Devant, Charles Caudrelier (Maxi Edmond de Rothschild) et Tom Laperche (SVR-Lazartigue) impriment un rythme d'enfer. Les deux skippers ont creusé l'écart et, pour contourner l'anticyclone de Sainte-Hélène, ils ont profité d'une dépression qui les a poussés vers l'Afrique du Sud dans des conditions idéales. L'euphorie du moment s'est pourtant arrêtée brutalement. Jeudi 18, SVR-Lazartigue est victime d'un choc violent avec un Ofni. Le puit de dérive est endommagé, le fond de coque est endommagé, une voie d'eau a été provoquée. « En une fraction de seconde, tout s'écroule », confie Tom assurant « n'avoir jamais vécu un truc aussi dur dans sa vie ». Il faut attendre cinq jours pour qu'il puisse s'arrêter au Cap avant d'abandonner définitivement ce lundi.

D'autres avaries, d'autres leçons de résistance

Pendant ce temps-là, Charles Caudrelier est désormais seul en tête, si loin de ses rivaux qu'il aborde chaque jour comme s'il était seul à tenter un record du monde en solitaire. Le skipper du Maxi Edmond de Rothschild gère son effort, avale les milles, veille à la bonne tenue et à l'usure de son bateau. Thomas Coville (Sodebo Ultim 3) est le 2^e à entrer dans l'océan Indien dimanche 21, suivi par Armel Le Cléach (Maxi Banque Populaire XI) et Anthony Marchand (Actual Ultim 3) mardi 23. Là, ce sont les 40^{es} rugissants, la mer formée, le ciel bas, le vent qui souffle fort sans discontinuer. Le peuple des albatros, des cachalots et des orques, où les autres bateaux sont si rares, où il faut tenir et rester constamment vigilant en attendant des jours meilleurs. Les ennuis se sont accumulés : Anthony Marchand (Actual Ultim 3) puis Éric Péron (ULTIM ADAGIO) ont dû s'arrêter à Cape Town avant de repartir 24 heures plus tard. Après avoir passé le cap Leeuwin, Thomas Coville (dont le système de descente de foil tribord s'est cassé) et Armel Le Cléach ont dû affronter des conditions dantesques, la faute à une dépression qui s'est creusée dans leur Sud. Le skipper de Sodebo Ultim 3 a d'ailleurs prévu une escale en Tasmanie, la faute à une succession d'avaries. De son côté, Charles Caudrelier, lui, est passé à travers les pépins : détenteur du record dans l'océan Indien (8 jours 8 heures, 20 minutes), il devrait arriver au Cap Horn d'ici la fin de semaine.

LE DÉPART, MAGIQUE ET FONDATEUR

Le dimanche 7 janvier dernier restera comme un moment d'histoire de la course au large. Pour la première fois, six hommes se sont élancés pour une compétition autour du monde, en Ultim et en solitaire. Des images intenses, vibrantes et riches en émotions.

La magie a fini par opérer et rien ne pouvait l'arrêter. Certes, il faisait froid sur les pontons de Brest en ce dimanche 7 janvier. Il fallait venir emmitoufflé pour apprécier ce spectacle unique où tous les ingrédients étaient réunis pour un moment de fête à part entière. Même la météo s'en est mêlée : si capricieuse les jours qui ont précédé le départ, elle a offert un ciel bleu éclatant et lumineux, promesse d'un panorama exceptionnel pour le 'top départ'.

Les larmes ont coulé

Avant de voir les bateaux prendre le large, on a vu des marins faire face à leur destin. La mise en scène était bien huilée. Un premier échange avec des journalistes, une montée sur scène, la traversée du village encadré par la foule, le passage devant le trophée, la descente aux pontons, une dernière interview, les « au revoir » aux proches, les amarres à larguer. Même pour des skippers qui aiment tant défier l'inconnu et les affres de l'océan, la charge émotionnelle, forte, n'a laissé personne indifférent.

Les larmes ont coulé sur les visages : chez Éric Péron (Adagio) juste avant de monter sur son bateau, chez Anthony Marchand (Actual Ultim 3) et Tom Laperche (Trimaran SVR-Lazartigue) en compagnie des membres de leur équipe, chez les proches aussi, comme le fils d'Armel Le Cléach (Maxi Banque Populaire X).



Un « moment extraordinaire » (Kersauson)

Faire face à un challenge aussi vertigineux révèle ce qu'on a de plus brut et de plus sincère aussi. On s'amuse d'entendre Charles Caudrelier « espérer rentrer avant les vacances de février » qu'il aspire à passer avec ses enfants. On ressent la force de l'étreinte entre Thomas Coville et Tom Laperche qu'il connaît depuis le plus jeune âge. On sourit en entendant Olivier de Kersauson, lui-même ancien recordman autour du monde, se réjouir « de ce moment extraordinaire alors que nous vivons dans un monde d'imposture ».

On vibre à entendre la clameur de la foule au moment où les bateaux quittent les pontons. Partout, sur les quais adjacents, sur la côte autour de la rade de Brest et jusqu'au plan d'eau du départ sur des voiliers, des navettes, des zodiacs, la foule est venue en nombre. Double vainqueur du Vendée Globe et figure de la discipline, Michel Desjoyeaux était aussi sur l'eau au moment du départ. Il raconte : « ça fait chaud au cœur de voir que la voile attire autant de monde, même dans les endroits où elle est un lieu commun ».

DANS LE SILLAGE D'ARKÉA

LAURENT LEMAIRE, LE PASSIONNÉ DEVENU "ÉQUIPIER"

Administrateur des outils de pilotage financier et performance globale au groupe Arkéa, Laurent Lemaire est aussi un passionné de sport nautique. Lui qui apprécie naviguer régulièrement en rade de Brest se réjouit de l'implication d'Arkéa en course au large qu'il accompagne à sa manière.



En grandissant sur la côte et en partie sur la presqu'île de Crozon, le tropisme pour le large et les activités qu'il aime semble tout naturel. C'est en tout cas le cas pour Laurent. Il se dit « rapidement attiré par la mer », le Breton ne dispute pas de compétition lors de son enfance et son adolescence. « J'ai commencé à en faire pendant des stages tété puis vers 19-20 ans, confie-t-il. Je faisais des sorties au large, des croisières entre amis en Bretagne Sud ». Cette passion-là, le petit bonheur de quitter le port et se confronter aux conditions un peu plus loin l'accompagne toujours, d'autant qu'il est « copropriétaire d'un petit voilier ».

« Montrer que c'est chouette de naviguer »

Il sait apprécier les petits bonheurs de la mer et la faculté d'Éole et de la nature à réserver toujours des surprises. D'ailleurs dans la rade de Brest on en mer d'Iroise, elles ne manquent pas. Il s'en amuse : « Je crois que le passage du Raz de Sein n'est jamais pareil. Parfois c'est un tapis roulant avec le vent et le courant dans le même sens, parfois ce sont les montagnes russes ». Ces petites aventures-là, Laurent aime les partager, embarquer avec lui des passionnés, des novices. « faire découvrir la voile et montrer que c'est chouette de naviguer ».

Au sein d'Arkéa, Laurent est administrateur des outils de pilotage, il assure la qualité, la traçabilité et la conformité des données avant qu'elles soient transmises aux services de reporting, de pilotage financier ou de pilotage commercial. Forcément, il voit d'un bon œil l'implication d'Arkéa dans la course au large. « Je trouve ça vraiment satisfaisant et pertinent d'être investi dans ce sport. Nous sommes la seule banque dont le siège est en région, à Brest. Que l'on soutienne la voile, ça a tout son sens ! »

Avec les équipiers, vivre le sport « de l'intérieur »

Laurent a pu le constater par lui-même en visitant le chantier de Paprec Arkéa, un monocoque destiné à disputer le Vendée Globe. « J'ai alors réalisé combien il s'agissait d'un travail d'équipe, les courses n'étant que l'aboutissement d'un projet collectif, exigeant et passionnant ». À bord de ce bateau mis à l'eau en février dernier, il a disputé des runs de vitesse (des petits parcours au large) pendant une compétition, la Guyader Bermudes 1000. « On faisait 37/38 noeuds (68/69 km) et on sentait la puissance, l'accélération. C'était incroyable ! »

Si Laurent a eu la chance de visiter le chantier et échanger avec l'équipe, c'est parce qu'il fait partie des « équipiers » qui regroupent les amateurs de voile chez Arkéa, communauté créée en septembre 2022. Lors des départs de course ou des événements, ils se mobilisent pour donner un coup de main et participer à leur manière à l'implication d'Arkéa. « Ça nous permet à la fois de pouvoir aider mais aussi de mettre un pied dans ces événements, de les vivre de l'intérieur ». Avec l'ARKÉA ULTIM CHALLENGE-Brest qui se poursuit et les multiples courses de l'IMOCA Arkéa Paprec – dont le Vendée Globe en novembre prochain – il ne manquera pas d'occasions de vivre à fond sa passion de la course au large.

PURE OCEAN, FOND DES ENTREPRENEURS AU SERVICE DE LA SCIENCE

À chaque newsletter, découverte d'une entreprise ou d'une structure en lien avec Arkéa. Pour cette édition, petit pas de côté avec Pure Ocean, un fonds de dotation qui œuvre pour développer des programmes scientifiques concrets et qui travaille en étroite collaboration avec Arkéa.

David Sussmann est un entrepreneur passionné, de ceux qui encouragent à simplifier et à s'investir. « Les gens qui veulent changer le monde trouvent facilement de l'aide et des personnes à qui parler », explique-t-il d'ailleurs. Et il en sait quelque chose lui qui a lancé Pure Ocean il y a 7 ans. « Nous sommes l'ONG des entreprises et des entrepreneurs avec un mode de fonctionnement qui ressemble à celui d'une entreprise ». Son objectif n°1 ? Contribuer à la préservation de l'océan. Afin d'y parvenir, Pure Ocean finance des programmes de recherche et d'innovation. « Concrètement, nous levons plus d'un million d'euros par an grâce à des mécènes et des partenaires fidèles, à l'instar d'Arkéa ».



Des « actions concrètes et mesurables »

Cette manne financière leur permet donc de financer des programmes de recherche. Afin de pouvoir en bénéficier, la sélection est drastique : seulement cinq à six projets sont soutenus chaque année. « L'idée, c'est que cela soit très concret, qu'il s'agisse de recherche appliquée. Nous avons mis en place des indicateurs de performance et on demande un retour sur investissement 36 mois plus tard. Il doit s'agir d'actions concrètes, mesurables qui permettent réellement de faire avancer la recherche ».

En la matière, les satisfactions sont nombreuses. Il y a ce projet au large de Barcelone qui a démontré que les éponges de mer étaient en capacité d'absorber et de dégrader le microplastique, suscitant un sacré espoir pour faire face à la pollution plastique. Plusieurs projets en cours actuellement sont basés en Bretagne, notamment le projet Plastidrugs qui étudie les interactions entre microplastiques et polluants émergents, et leurs effets cocktails. Pure Ocean a également soutenu un programme qui participe à recréer de la vie et de la biodiversité dans une aire marine protégée aux Philippines. Ce projet fait l'objet d'un documentaire.

« Arkéa, la banque la plus engagée »

Depuis quatre ans, Pure Ocean et Arkéa travaillent en étroite collaboration, multipliant les initiatives. « Nous avons réalisé des conférences, une fresque pour le climat, participé à des ramassages sur les plages avec les collaborateurs de la banque, leurs familles et des scientifiques », précise David Sussmann. Le lien entre les deux entités ne s'arrête pas là : Arkéa a en effet mis à disposition deux de ses directeurs, effectuant ainsi du « mécénat de compétence ». « Cela permet d'ouvrir le champ des possibles, de changer d'approche, ce qui est particulièrement enrichissant » précise-t-il.

Chez Arkéa, le message de Pure Ocean est porteur. « En matière de protection de l'océan et d'économie bleue, c'est clairement la banque la plus engagée, abonde David Sussmann. Elle a vocation à être un modèle pour ses collaborateurs et ses clients afin d'être un acteur majeur en matière de transition écologique et de contribuer à changer le monde pour les générations futures ».

A TRAVERS LE HUBLLOT



LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE - Episode 4

Le Crédit Mutuel Arkéa remercie tous les acteurs du territoire qui ont permis de rendre cet événement unique et souhaite bon vent aux 6 marins d'exception qui sortent partis à la conquête du globe.

"Cela montre que même sur des territoires à plus petites échelles, comme on a ici à Brest, on est capable de grandes choses" - Raphaël Le Rue, chargé de communication au Crédit Mutuel Arkéa.

[Voir la vidéo](#)



Le regard... de Damien Penaud

Il fait partie des cadres de l'équipe de France de rugby et porte le maillot de l'Union Bordeaux-Mèges, une des meilleures formations de la saison, Damien Penaud, qui a baptisé l'IMOCA Paprec-Arkéa l'an dernier, explique son regard sur la course au large.

"Je ne suis pas la voile particulièrement mais je suis sensible à des événements comme le Vendée Globe. Je suis vraiment impressionné par les conditions extrêmes que les skippers endurent, parfois pendant plusieurs jours, plusieurs semaines de course. Il en faut du courage pour partir seul pendant de longues semaines. Comprendre la mer, les conditions météorologiques. C'est un sport de passion et de sacrifice. Il y a des parallèles à faire avec le rugby dans la nécessité de faire preuve de cohésion et d'esprit d'équipe. Avant de partir, tout le team réalise un travail énorme afin de préparer le bateau et le skipper. Enfin, en course au large comme en rugby, il convient de s'adapter en permanence aux circonstances et c'est un élément fondamental afin d'être performant"



Hygiène à bord : savoir « préserver le bonhomme »

Les jours et les semaines passent à bord. Même si la fatigue se fait sentir, que les cernes creusent les visages, les skippers semblent beaucoup moins « marqués » physiquement que pouvaient l'être leurs aînés lancés autour du monde dans les décennies précédentes. L'hygiène à bord n'a rien de cosmétique, c'est une nécessité que personne ne néglige. Et cela commence par deux aspects : « pour être performant et en forme, il faut bien manger et bien dormir » explique ainsi Charles Caudrelier.

Le sommeil – par tranche de 40 minutes à 1 h 30 parfois 6 à 8 fois par jour – conditionne beaucoup. Et puis il y a l'hygiène à proprement parler. « C'est important de continuer à prendre soin de soi, confirme Tom Laperche. Se changer, se laver les dents, mettre de la crème... Ce n'est pas seulement physique, ça aide à rester en forme, à avoir un bon état mental ». « On sait que de petits problèmes peuvent vite devenir plus problématiques avec le sel, l'humidité, la sueur, le frottement avec les vêtements, abonde Amel Le Cléach. On dit toujours qu'il faut préserver la machine, c'est vrai mais il faut aussi préserver le bonhomme ».



Le dictionnaire du marin

- 1 - Déferler** : Larguer les rabans de ferlage qui tiennent une voile serrée et la laisser tomber sur ses cargues. La lame déferle lorsqu'elle brise en s'enroulant sur elle-même ou en choquant une plage, une roche.
- 2 - Gennaker** : Voile d'avant intermédiaire entre le génois et le spinnaker asymétrique. Son nom vient de la contraction de l'appellation de ces deux voiles.
- 3 - Carène** : Partie immergée de la coque d'un navire.



Accueil > Espace Presse > Actualités / Communiqués de Presse > NEWSLETTER #6 | ARKEA ULTIM CHALLENGE - BREST
Actualités | Sponsoring & mécénat | 2024

Charles Caudrelier, la marche de l'empereur

En s'imposant en 50 jours 19 heures et 7 minutes, le skipper de 50 ans réalise l'un des plus grands exploits de la course au large. Charles Caudrelier remporte la 1^{re} édition de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE-Brest qui est longtemps resté un rêve dans l'esprit de quelques marins. Et promet un avenir radieux à la classe comme à la discipline.

L'arrivée de Charles Caudrelier



Ce sont des images qui semblent tout droit sorties d'un rêve. Celles d'un bateau qui progresse à haute vitesse et vole au dessus de l'eau après 50 jours en mer. Celles d'un géant de 32 mètres de long bleu et blanc mené par un seul homme qui file à vive allure, à proximité des côtes bretonnes, sur une mer d'huile et encadré par un somptueux lever de soleil. Les couleurs sont passées de l'orange à l'or dans le ciel brestois ce mardi matin avant de laisser entrevoir un bleu éclatant, comme un air de printemps. C'était donc le décor de l'arrivée majestueuse du maxi Edmond de Rothschild.

Ainsi, Charles Caudrelier s'offre la première course autour du monde en solitaire et en multicoque. Parti le 7 janvier dernier, il aura mis 50 jours 19 heures et 7 minutes. Sa circonvolution est un modèle de constance, d'abnégation, de résistance, de malice aussi. Il y a d'abord eu la descente vertigineuse de l'Atlantique, la bataille au coude-à-coude avec Tom Laperche avant l'abandon de ce dernier. Se retrouvant seul aux commandes, Charles a ensuite cavalcé dans les mers du Sud, il s'est offert le record de l'océan Indien en solitaire (8 jours, 8 heures) et à terre, les conjectures allaient bon train. Et si l'on parvenait à battre le record que détient François Gabart depuis 2017 (42 jours) ?

« Le bateau ne m'a jamais lâché »

Malheureusement, la météo en a décidé autrement. Charles doit patienter avant de franchir le cap Horn à cause d'une très forte dépression qui balaie la zone. Sa remontée de l'Atlantique Sud est également harassante et une tempête particulièrement forte lui barre la route dans le Golfe de Gascogne. Prudent, il préfère s'arrêter aux Açores pendant près de quatre jours. Il reste ensuite 1200 milles à parcourir, la météo est toujours aussi tonique mais Charles assure, tient bon et peut enfin exulter.

Son arrivée est également l'occasion de révéler qu'il n'a pas été épargné tout au long de son tour du monde. « Le bateau m'a ramené et il ne m'a jamais lâché » a répété Charles Caudrelier. Et pourtant ! Une fissure dans le bras avant du multicoque, un système d'enrouleur cassé, un problème de dessalinisateur, de foil, un plan porteur cassé. Dans de telles conditions, le stress a été constant jusqu'au dénouement.

Charles Caudrelier avait déjà remporté la Solitaire du Figaro, la Transat Jacques Vabre, la Volvo Ocean Race et la Route du Rhum - Destination Guadeloupe. Il y aura désormais à son palmarès un tour du monde en solitaire, lui qui avait rêvé de Vendée Globe. Dans ces premières heures qui ont suivi son arrivée, Charles s'est aussi projeté vers l'avenir avec un objectif : participer à la construction d'un nouveau multicoque, Gitana 18. « Ce sera la première fois que je vivrai le développement et la naissance d'un bateau. C'est une chance inouïe et une perspective géniale ». Avec, au bout de ses envies, l'idée de défendre son titre à la Route du Rhum 2026.

Point sur les autres skippers



Le podium dans la semaine, le classement final dans un mois

Sur les six skippers qui ont pris le départ le 7 janvier dernier, ils sont encore quatre en course. Si Tom Laperche a dû abandonner, tous ont continué leur progression et devraient s'offrir les joies de l'arrivée.

Dici dimanche prochain, le podium de cette première édition de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE- Brest devrait être connu. Après Charles Caudrelier et sauf avarie de dernière minute, ce devrait être au tour de Thomas Coville (Sodebo Ultim 3) de franchir la ligne d'arrivée ce jeudi. Le marin, qui a déjà disputé 8 tours du monde, s'apprête donc à en conclure un à nouveau. Celui-là a été tout sauf une partie de plaisir. Victime de la casse de son système de descente de foil tribord dans l'Atlantique Sud, particulièrement secoué dans l'océan Indien, il a ensuite dû observer une escale à Hobart afin de réparer une partie du balcon et du filet de protection situé à l'étrave de la coque centrale. Thomas a profité de la déconvenue d'Armel Le Cléach pour prendre la 2^e place et ne plus la quitter.

Derrière Thomas, trois skippers encore en course

Le skipper du Maxi Banque Populaire XI n'a en effet pas été épargné. Premier à avoir effectué une escale à Recife pour réparer son balcon avant, Armel Le Cléach a ensuite dû contourner l'anticyclone de Sainte-Hélène par le Sud avant de passer la Nouvelle-Zélande par le Nord (du jamais vu pour un multicoque autour du monde). Lors de la remontée de l'Atlantique, il doit faire face à la casse de son safran bâbord et de son safran central, l'obligeant à une nouvelle escale technique, cette fois-ci à Rio. Grâce à une impressionnante chaîne de solidarité, Armel a pu repartir 48 heures plus tard. Il est attendu ce week end à Brest.

Derrière, Anthony Marchand (Actual Ultim 3) progresse depuis le Pacifique sans ses foils. Le skipper a donc dû se réadapter à naviguer à vitesse réduite, privé du confort de « voler » au-dessus de l'eau. Lui qui a effectué deux arrêts techniques a tenu bon et franchi le cap Horn le 27 février. Il est attendu vers le lundi 11 mars à Brest. Éric Péron (ULTIM ADAGIO) qui ferme la marche devrait arriver quelques jours plus tard. Lui non plus n'a pas été épargné, il a dû s'arrêter à Cape Town mais a pu profiter d'un front qui l'a poussé pendant plusieurs jours dans le Pacifique. L'occasion de revenir sur Anthony Marchand et de se rapprocher de la maison, lui qui rêve comme tous les concurrents de vivre les mêmes joies à l'arrivée que Charles Caudrelier.



DANS LE SILLAGE D'ARKEA

Parole de collaborateurs



Ines Chevillotte, la voile au cœur

Consultante interne au service Organisation et Stratégie d'Arkéa Banking Services, Inès cultive son goût pour la voile depuis l'enfance et désormais au sein du groupe. Membre des Équipiers qui vivent et partagent l'aventure de l'équipe Paprec Arkéa avec Yoann Richomme, elle évoque sa passion et son regard admiratif pour ces marins qui s'élancent sur les mers du globe, en Ultim comme en IMOCA.

Ses souvenirs d'enfance l'emmènent toujours vers la côte, au nord de Brest. Là-bas, sur ces roches balayées par les vents et par les courants, porte d'entrée vers le large, elle a appris la voile au gré de ses vacances à Portsall. Inès y a développé son goût pour la mer, y a compris la fragilité des éléments aussi (cette côte avait été souillée par le naufrage de l'Amoco Cadiz en 1978) et y a tiré ses premiers bords. Un parcours classique : « J'ai fait mes gammes en Optimist, en catamaran et en dériveur, puis j'ai fait de la planche à voile, du voilier habitable, de la croisière, des régates étudiantes et d'entreprise... »

« Si j'avais pu en faire mon métier, je l'aurais fait »

Surtout, sur les plans d'eau où elle a débuté, la Bretonne se rappelle : « Depuis toute petite, j'ai appris à naviguer dans ces endroits un peu hostiles et dangereux. On nous a pris en compte les roches, les courants, les coups de vent ». Derrière les mots, il y a les souvenirs des « paroles des parents qui prévenaient de ne pas dépasser tel rocher pour ne pas se faire emporter par le courant. Ça oblige à être très concentré », sourit Inès. « Même si quand on est petit, on ne se rend pas compte que l'environnement peut être risqué et imprévisible. » La voile l'a donc accompagnée tout au long de sa jeunesse, de sa vie étudiante puis professionnelle. « L'environnement de la voile est un milieu qui m'attire et qui me passionne ». Elle fait une pause puis ajoute : « si j'avais pu en faire mon métier, je l'aurais fait ». Inès apprécie les valeurs, l'obligation de rester humble face à la mer et les éléments, de respecter la nature et l'environnement » et le plaisir de naviguer en équipage. Dans ses rêves les plus fous, il y a la Mini-Transat, cette traversée de l'Atlantique sans moyen de communication à bord de bateaux de 6,50 mètres. « On ne sait jamais, je garde ça dans le coin de ma tête. »

« Il faut avoir un sacré courage »

Passionnée, elle voit donc d'un bon œil l'engagement d'Arkéa au sein de la course au large. « Le groupe est en train de développer sa filière maritime et son soutien à tous les acteurs de la mer, au-delà de la course au large, précise-t-elle. Avec notre siège à Brest et le fait d'être tourné vers l'océan, cela fait sens et c'est une vraie fierté ». Inès a rejoint les équipiers, ce club informel qui apprécie la voile dans le Groupe et qui accompagne le projet de l'équipe Paprec Arkéa, dont l'objectif est la participation au Vendée Globe 2024. « J'ai pu suivre la Route du Rhum de Yoann Richomme en 2022, assister au baptême de l'IMOCA que j'ai eu le privilège de visiter ! »

Elle était également de la partie au départ de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE-Brest où elle faisait visiter la maquette du cockpit de l'IMOCA aux visiteurs. « Le fait d'avoir entendu Yoann Richomme m'en parler permet de bien restituer aux gens les choix qu'il a faits en matière d'aménagement, d'optimisation et de recherche performance ». D'autant plus que la voileuse regarde avec admiration ces marins qui traversent les mers du globe. « Il faut avoir un sacré courage et une bonne dose d'abnégation pour se retrouver au milieu de l'océan à bord de ces immenses machines. Les imaginer naviguer seuls dans les 40 es rugissants, résister aux tempêtes... Ils forcent tous le respect ! »

Ils sont accompagnés par Arkéa



Pôle Mer Bretagne Atlantique, l'accélérateur de l'innovation maritime et de l'économie bleue

À chaque newsletter, découverte d'une entreprise ou d'une structure en lien avec Arkéa. Pour cette édition, place au Pôle Mer Bretagne Atlantique, un pôle de compétitivité dédié à l'économie maritime qui fédère les entreprises et les acteurs de la recherche et renforce les synergies. Une structure particulièrement intéressée par la course au large, moteur par les innovations technologiques que la discipline développe.

Le Pôle Mer est donc un pôle de compétitivité. Son cœur de métier ? « Emmener, encourager et accompagner les entreprises et les acteurs de la recherche vers les thématiques d'innovations et d'avenir », explique Frédéric Renaudeau, conseiller Défense, Stratégie et Fonds marins pour le Pôle Mer.

« Nous croyons beaucoup au marché des bateaux volants »

Le Pôle Mer Bretagne Atlantique, qui rayonne dans tout le grand Ouest, réunit environ 450 adhérents. « Il s'agit d'entreprises, de PME, d'ETI (entreprises de taille intermédiaire), de groupes industriels, d'acteurs de la recherche et de la formation ainsi que d'organisations professionnelles », précise Frédéric. Soutenu par les régions Bretagne et Pays de la Loire, le Pôle Mer vise à « identifier les technologies d'avenir et les partager avec ceux qui portent ces sujets au sein des entreprises et des laboratoires ». Toutes les thématiques qui ont trait au maritime sont ciblées : la sécurité des biens et des personnes, la sûreté, la défense, la construction navale, la maintenance, la logistique, l'utilisation des ressources énergétiques et minérales, la pêche et l'aquaculture ou encore l'environnement.

Le Pôle Mer est ainsi un acteur déterminant dans l'accompagnement et la fédération des innovations et des mutations du secteur. Il était d'ailleurs impliqué au village de l'ARKEA ULTIM CHALLENGE-Brest où ses représentants ont animé des tables rondes. La course au large est en effet suivie de près par le Pôle Mer et pour cause : « c'est un puissant moteur d'innovation, très exigeant et à la pointe de l'innovation ». Dans le viseur du Pôle Mer, il y a notamment les fameux plans porteurs hydrodynamiques, les foils, qui sustentent la coque centrale et qui permettent de gagner en performance. « Nous croyons beaucoup au marché des bateaux volants parce qu'ils sont plus rapides, plus confortables et plus économes en énergie aussi », précise Frédéric Renaudeau.

« À nos côtés, Arkéa a une place privilégiée »

Par ailleurs, tous regardent avec attention les progrès de l'industrie du transport maritime en matière de propulsion à la voile. « C'est essentiel dans le but de contribuer à la décarbonation de ce mode de transport. En matière de propulsion vélique, on a beaucoup à s'inspirer des avancées de la course au large ». Le Pôle Mer s'intéresse aussi à la détection des Ofnis (objets flottants non identifiés). « Il y a des technologies à développer en lien avec l'intelligence artificielle. Cela permet également de réfléchir au phénomène de dronisation de l'espace maritime : la détection fiable d'objets flottants est déterminante pour contribuer à l'émergence des bateaux autonomes. »

La course au large intéresse aussi dans sa capacité à veiller à la résistance des structures des bateaux. Avec de nombreux capteurs, les équipes essaient d'anticiper au maximum leur usure et leur dégradation. « Cela permet de faire de la maintenance prédictive et ça peut être adaptable sur d'autres bateaux ». L'ensemble de ces réflexions trouvent forcément écho à l'engagement d'Arkéa qui continue de développer sa filière maritime. Seule banque dont le siège social est basé sur le littoral, elle cultive ses liens avec l'ensemble du secteur. « Au sein du club de partenaires du Pôle Mer et, plus largement de l'écosystème que l'on fédère, Arkéa a une place privilégiée. C'est un de nos acteurs majeurs à la fois pour le financement, le développement et l'attractivité de la filière. »

A TRAVERS LE HUBLLOT

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE - Épisode 5

Et vous, ces dernières semaines : êtes-vous accro à la carto comme les collaborateurs du Credit Mutuel Arkéa ? Que vous soyez aficionados de voile ou non, nos 6 aventuriers ont su vous embarquer autour du monde pour braver les océans à leurs côtés. Cet engouement, on est fier d'y contribuer !



Gastronomie : la carte des menus à bord



Ces derniers jours, la question revenait avec insistance chez les suiveurs. Et si les skippers manquaient de nourriture ? « J'avoue que je me rationne un peu », disait Charles Caudretier avant son escale technique. « Je n'ai pas touché aux féculents, pâtes, riz, semoule », précise Thomas Coville. « Il me reste des oranges », savoure Éric Péron. Anthony Marchand, lui, reconnaît qu'« on mange d'abord ce qu'on aime le plus ». Et en la matière, les skippers ont tous la même idée en tête que Charles résume : « bien dormir et bien manger, c'est la base pour tenir sur le long terme ». Alors personne n'a lésiné sur ses stocks de nourriture, tout en embarquant quelques plaisirs culinaires. Charles craque pour la lotte au Kari Gosse (un mélange d'épices d'inspiration indienne) et les pâtes au jambon avec de la truffe. Thomas savoure fromages (Comté, Mimolette, Tomme de Savoie), charcuterie (jambon Serrano, coppa, viande des grisons) et assortiments de chocolats. Chez Armel, on retrouve de la blanquette de veau, brandade de cabillaud, parmentier de canard mais aussi de la Scamorza, un fromage italien à pâte filée. Anthony Marchand s'est fourni dans une ferme du Morbihan, lui qui a aussi un faible pour les bonbons et la pâte à tartiner. Éric Péron, de son côté à un faible pour un plat simple qu'il adore : « les pâtes à l'huile d'olive ».

Le dictionnaire du marin

