

Retrouvez la vidéo
de la visite du chantier sur
voilesetvoiliers.ouest-france.fr

STÉPHANE LE DIRAISON

«C'EST L'OCCASION DE SE
POSER DES QUESTIONS»

Le 8 novembre prochain, Stéphane Le Diraison prendra le départ de son 2^e Vendée Globe à la barre de *Time for Oceans*, un plan Finot-Conq de 2007. En parallèle, le Morbihannais a décidé de lancer une étude pour la construction d'un IMOCA plus «vert» pour limiter son impact sur l'environnement. Et pourquoi pas à l'occasion repenser la course au large ?

Voiles et Voiliers : Comment s'est passé ton confinement ?

Stéphane Le Diraison : Il y a eu une espèce de grande pause au chantier Multiplast en mars, puis on a repris progressivement le travail avec des règles strictes et des équipes en rotation sur la base du volontariat. A la fin du confinement, le 11 mai, le bateau sera prêt. C'est un peu la bonne nouvelle car ça me permet de gommer le retard que je prenais sur les autres avec ce gros chantier. L'autre avantage, c'est que j'ai eu plus de temps pour travailler la météo avec les cours en ligne de Christian Dumard. C'est très intéressant. Cette période est aussi l'occasion de travailler sur la phase suivante de notre projet et la question environnementale.

WV : C'est-à-dire ?

S. L.D. : Six mois avant le confinement, j'ai entrepris de lancer une étude pour la construction d'un «green IMOCA». J'ai recruté une jeune architecte navale et deux stagiaires qui ont commencé l'étude début avril avec l'appui de Christophe Baley, chercheur en matériaux composites à l'université Bretagne Sud. David de Prémourel, du cabinet Finot-Conq, nous soutient dans ce projet. L'idée, dans un premier temps, c'est de regarder tout ce qui a été fait en la matière depuis trente ans, ce qui a fonctionné ou non et pourquoi. Après plusieurs mois d'études, nous présenterons nos résultats aux partenaires dans le but de lancer la construction du «green IMOCA» pour le Vendée Globe 2024. Mais notre objectif est aussi de partager au maximum nos résultats pour alimenter les réflexions et susciter l'envie chez d'autres skippers de suivre le mouvement.

WV : Qu'est-ce qui a déjà retenu votre attention ?

S. L.D. : Nous faisons un état des lieux des matériaux recyclables ou naturels qui ont pu être utilisés. Mais également des conceptions qui permettraient de diminuer l'impact carbone. Nous nous questionnons par exemple sur l'intérêt des coques aluminium. On regarde aussi les résines biosourcées comme l'Elium® utilisée sur le mini *Arkema*. Et pour toutes ces solutions, nous établissons une échelle comparative pour analyser leur cycle de vie. Impact, réparation, déconstruction... Dans certains cas, le carbone n'est pas plus impactant que la fibre de verre. Comme on en utilise moins, il y a moins de poids à rajouter dans le bulbe et dans le gréement. Les conclusions ne sont donc pas aussi évidentes qu'elles n'y paraissent. Ce qui est sûr, c'est qu'un IMOCA qui serait construit en infusion dans un moule et non plus en préimprégné diminuerait déjà considérablement son impact environnemental tout en gardant une carène moderne et performante. Il y a tellement de consommables dans le préimprégné, des séparateurs plastique, des phases de vide, des tissus d'arrachage qui partent à la benne... Le nid d'abeille en Kevlar

utilisé pour le fond de coque a un impact monstrueux sur l'environnement. Comme alternative, il y a la mousse PVC, plus lourde mais qui résiste mieux aux chocs. On peut proposer des solutions qui n'engendrent qu'une légère prise de poids tout en restant performant.

WV : La jauge IMOCA permet-elle l'utilisation de matériaux plus durable ?

S. L.D. : A ce stade, la jauge contraint l'utilisation de certains matériaux dits optimum. Mais on peut soumettre des propositions aux jaugeurs qui décident ou non de les accepter. Actuellement, il y a des discussions pour l'installation de plans porteurs sur les safrans. Les bateaux seraient donc plus chers et ça rendrait les 60 pieds d'anciennes générations encore plus ringards. On tricote à l'envers ! Cette période est l'occasion de se poser les bonnes questions. Dans notre sport, nous véhiculons des valeurs fortes, notamment sur la préservation des océans. Nous devons être innovants et réfléchir autrement. Comme après chaque crise, il faudra rebondir. Mais le rebond doit être écologique et non pas économique.

WV : Tu veux faire rimer écologie et performance ?

S. L.D. : Ce n'est pas un sujet consensuel. Mais la performance est quelque chose de relatif. Dans une course, l'important est d'être plus rapide que ses camarades. Si les bateaux ralentissent un peu, ce sera toujours une performance d'arriver le premier après un tour du monde. Je suis convaincu que si les contraintes sont différentes, par exemple en durcissant le volet environnemental, la performance sera toujours au rendez-vous. Il faut chercher de nouvelles solutions.

WV : Tu penses agir sur quels volets ?

S. L.D. : Une étude réalisée par Kairos il y a dix ans montrait que les déplacements des équipes, des matériels représentaient plus

de la moitié de l'empreinte carbone sur une course. On peut donc travailler sur les parcours des courses, imaginer une boucle avec le même point de départ et d'arrivée ou un parcours retour pour limiter les retours des bateaux par cargo et toute la logistique des transports en avion. Pour le Vendée Globe, on peut réfléchir à la mise en place de transports en commun pour les deux millions de personnes qui se rendent sur le village. Et puis

“ Il faudra rebondir. Mais le rebond doit être écologique et non pas économique. ”

réduire les «goodies», les emballages et aussi les bateaux moteur. Au départ de la Route du Rhum 2014, j'étais plus impressionné par tous les bateaux accompagnateurs que par le départ de la course lui-même et il était impossible d'entendre le coup de canon. Autre axe de travail, les banques images. Avant le départ du Vendée Globe, on doit fournir des images prises depuis un hélicoptère dans le petit, médium et gros temps. On doit «bourriner» pour faire du sensationnel alors qu'on ne navigue jamais comme ça. Personne ne va à l'avant sans porter de gilet et sous gennaker regarder si un bout est passé sous l'étrave ! On pourrait se limiter aux images embarquées et aux vidéos en drone ce qui reviendrait beaucoup moins cher. Notre sport est censé être respectueux et en phase avec la nature. On se doit de montrer l'exemple. ■

Propos recueillis par Laurène Coroller.



Limiter l'impact environnemental des bateaux de course est un défi auquel tous les acteurs de la course au large vont devoir réfléchir à terme.