

## Étape par étape vers le succès

Justine Mettraux se dirige vers l'un des plus grands moments de sa carrière de navigatrice jusqu'à présent: le Vendée Globe. Mais avant de pouvoir y prendre le départ en 2024, la Genevoise a un programme chargé devant elle et devra encore se qualifier. «marina.ch» a rencontré la talentueuse navigatrice à Lorient.

✍️ Tania Lienhard | 📷 Guillaume Gatefait

C'est en 2018 que Justine Mettraux a réalisé qu'elle était prête pour la régates en solitaire la plus difficile au monde. L'année précédente, elle avait su convaincre grâce à sa septième place au classement général de la Solitaire du Figaro et sa quatrième place avec Bertrand Delesne (FRA) lors de la Transat Jacques Vabre en Class40. Peu après, elle a remporté avec l'équipage de Dongfeng Race Team la spectaculaire Volvo Ocean Race, considérée comme la régates en équipage la plus exigeante au monde. «Après ces beaux succès, je n'ai pas voulu passer trop vite à la classe Imoca, mais acquérir avant encore plus d'expérience. J'ai donc décidé de rester

### «Les Imoca sont très exigeants sur le plan physique»

avec son sponsor principal TeamWork au sujet du Vendée Globe. Le sponsoring de l'entreprise de conseil SAP, qui soutient Justine Mettraux depuis 2012 et sa sensationnelle deuxième place à la Mini Transat 2013, a alors pris une nouvelle dimension. Et maintenant, quatre ans plus tard, la Genevoise dispose, avec l'ancien «Charal 1» de Jérémie Beyou (FRA), de l'un des bateaux d'occasion Imoca les plus performants qui soient et peut également compter sur le soutien d'une équipe expérimentée à Lorient. La navigatrice a en effet la possibilité d'utiliser l'infrastructure de Jérémie Beyou et de bénéficier des services d'une partie de son équipe, dont le directeur technique, le bureau d'études et l'électronicien, qui s'occupent aussi bien du nouveau bateau du navigateur français, le «Charal 2», que du «Charal 1» de Justine Mettraux, rebaptisé «TeamWork».

dans la classe Figaro et de continuer à m'améliorer», se souvient Justine Mettraux. À partir de ce moment-là, la navigatrice genevoise est cependant entrée en discussion

Mais comment cet accord a-t-il vu le jour? «Je connaissais déjà Jérémie de la Volvo Ocean Race, il faisait également partie de l'équipe Dongfeng Race Team. La collaboration s'était bien passée à l'époque.» Lorsqu'il a été décidé que Jérémie Beyou allait recevoir un nouveau voilier pour le Vendée Globe, son sponsor a voulu remettre le «Charal 1» en de bonnes mains et a donc frappé à la porte de Justine Mettraux. «Je suis très reconnaissante envers TeamWork d'avoir acheté le bateau pour moi. Un Imoca est vraiment un investissement important, raison pour laquelle nous sommes à la recherche de bailleurs de sponsors supplémentaires pour la campagne 2024», explique la navigatrice.

### Une question de tactique

Lors du Défi Azimut en septembre dernier, qui constituait sa première régates en solitaire sur un Open 60, la Genevoise a obtenu l'excellente sixième place. Et ce, presque sans avoir eu de temps pour se préparer, étant donné qu'elle n'avait pu prendre possession du «TeamWork» que deux mois auparavant. Grâce à cette belle performance, Justine Mettraux a prouvé ce dont elle était capable, mais ne veut toutefois pas avoir de trop grandes attentes. «Ce succès au Défi Azimut me fait certes plaisir et me montre que je suis capable de réaliser une bonne course. Mais il y a encore beaucoup à faire. J'ai à peine eu le temps de me familiariser avec mon nouveau bateau, et je ne veux donc pas être trop exigeante avec moi-même tout de suite. Cela permet d'enlever la pression, même celle qui pourrait venir de l'extérieur.» La prochaine grande étape sera la Route du Rhum, qui fait également office de régates de qualification pour le Vendée Globe 2024 et dont le départ sera donné le 6 novembre. «C'est la première transatlantique en solitaire à laquelle je participe depuis longtemps. Et la toute



première en solitaire sur un Imoca. J'aurai beaucoup à apprendre», déclare Justine Mettraux. Malgré son succès initial, la navigatrice ne se fixe pas de résultats spécifiques comme objectifs. «Arriver en Guadeloupe est le plus important, aussi en ce qui concerne la qualification pour le Vendée Globe. Mais je vais bien entendu essayer de mettre en place une bonne tactique et de réaliser les manœuvres proprement. Je dois trouver l'équilibre entre la sécurité et les bonnes performances.

Une fois la Route du Rhum terminée, l'analyse montrera où il est encore possible de s'améliorer.»

De nombreux regards seront tournés vers Justine Mettraux en novembre. Non seulement suite à son récent succès au Défi Azimut, mais aussi en raison du fait qu'elle sera l'une des sept seules femmes à naviguer dans trois des six classes de bateaux sur les 138 participants au total. Bien que les obstacles empêchant les femmes de devenir des navigatrices



### Un long chemin jusqu'au Vendée Globe

**lit/los.** Le Vendée Globe est la régates en solitaire la plus importante au monde, et l'intérêt des navigatrices et navigateurs pour cette dixième édition, dont le départ sera donné le 10 novembre 2024, n'a jamais été aussi grand. Étant donné que le nombre de bateaux participants a été limité à 40, les organisateurs ont dû définir des règles de qualification, avec une distinction faite entre les yachts Open 60 neufs et ceux plus anciens. Les 13 premiers skippers avec un bateau neuf qui participeront à l'une des cinq régates de qualification officielles se verront attribuer une place sur la ligne de départ. Ces régates qualificatives comprennent le Vendée Arctique (qui a déjà eu lieu), la Route du Rhum 2022, le Retour de la Transat Jacques Vabre 2023, The Transat CIC 2024 et le New York Vendée 2024. La première régates doit être courue en 2022 ou 2023, et la deuxième obligatoirement en 2024. Au cas où il devait y avoir un plus grand nombre de bateaux neufs – ce qui semble être le cas actuellement –, la décision se basera sur les classements obtenus lors de ces régates. En outre, l'organisateur peut attribuer une «wild card», qui pourrait éventuellement revenir à Clarisse Crémer. Actuellement enceinte, la navigatrice française de 32 ans a réalisé la meilleure performance parmi les femmes lors du Vendée Globe 2020.

Étant donné qu'Alan Roura, Justine Mettraux et Oliver Heer souhaitent prendre le départ sur des Open 60 plus anciens, les critères de qualification généraux en deux étapes s'appliquent à eux: ils doivent participer à deux des cinq régates de qualification et en terminer au moins une, avec un temps de course inférieur ou égal à celui du vainqueur augmenté de 50%. Quiconque remplit ces conditions est en principe qualifié, mais n'est pas encore assuré de participer au Vendée Globe en raison de la forte demande. Les 26 places restantes seront attribuées en fonction du nombre de milles marins accumulés lors de l'Imoca Globe Series Championship. Ceux qui ont plus de milles à leur actif que leurs concurrents auront ainsi la priorité. Les milles sont pris en compte selon un coefficient bien précis, les régates en solitaire ayant le plus grand poids.

Il est possible de cumuler des milles lors des régates suivantes: Transat Jacques Vabre 2021 (duo), Bermudes 1000 Race 2022 (solitaire), Vendée Arctique 2022 (solitaire), Défi Azimut 2022 (solitaire), Route du Rhum 2022 (solitaire), The Ocean Race 2022 (équipage), Rolex Fastnet Race 2023 (duo), Défi Azimut 2023 (duo), Transat Jacques Vabre 2023 (duo), Retour de la Transat Jacques Vabre 2023 (solitaire), The Transat CIC 2024 (solitaire), New York Vendée 2024 (solitaire).

# marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina.ch  
www.marina.ch

Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56

professionnelles de course au large s'estompent peu à peu, la proportion de femmes skippers reste encore modeste. La course au large constitue pourtant l'un des rares sports où hommes et femmes peuvent s'affronter dans la même catégorie. «Les Imoca sont très exigeants sur le plan physique», répond Justine Mettraux à la question de savoir si elle voit un désavantage pour les femmes. «Je pense que nous sommes probablement un peu plus fatiguées que nos collègues masculins, car les manœuvres demandent beaucoup de force. Mais étant donné qu'il faut beaucoup plus que de la force pure pour faire de la voile, cela ne joue globalement pas un si grand rôle. Nous pouvons compenser notre désavantage physique par une bonne tactique». Changer de voile plus tôt constituerait par exemple une bonne solution: «Cela permet d'économiser de l'énergie et ne fait perdre souvent que peu de vitesse», explique la navigatrice.

### Une question d'attitude

Justine Mettraux profitera de chaque mille marin à bord du «TeamWork» afin de mieux se familiariser avec son bateau. «Si je veux pouvoir participer à une régates aussi spéciale que le Vendée Globe, je dois connaître mon bateau sur le bout des doigts. Je dois être capable d'identifier les problèmes et de tout réparer moi-même. La voile est un sport très technique, et les mois à venir vont me servir à en apprendre le plus possible sur mon bateau.»

Justine Mettraux souligne à plusieurs reprises qu'elle veut aborder la campagne du Vendée Globe étape par étape. Ce n'est en effet qu'à partir de l'été prochain qu'elle aura véritablement le temps de se concentrer à 100 pour cent sur la célèbre régates en solitaire. Avant cela, elle participera avec l'équipe 11th Hour Racing Team à The Ocean Race, qui se déroulera en



sept étapes autour du monde et débutera en janvier 2023. Un événement pour lequel elle s'était déjà engagée il y a deux ans de cela. En 2021, Justine Mettraux a participé avec 11th Hour Racing Team à The Ocean Race Europe en guise de préparation à bord de l'ancien Imoca du team «Alaka'i» et s'est classée deuxième. La navigatrice genevoise connaît donc bien les yachts Imoca de dernière génération. «Je me réjouis beaucoup de relever le défi de The Ocean Race à bord du nouveau voilier d'11th Hour Racing Team «Malama». Je peux énormément

apprendre de l'équipage, notamment en vue de mes régates en solitaire.» Justine Mettraux voit notamment les étapes à travers l'océan Austral comme une expérience précieuse, dont elle pourra tirer profit pour le Vendée Globe.

Pour terminer l'entretien, Justine Mettraux répond à une dernière question avant de se remettre au travail sur son bateau, et ce, sous une météo typiquement bretonne. Sous quelle latitude le «TeamWork» est-il le plus performant? «Je ne pense pas à ce genre de choses. Cela ne m'apporte rien. Les Imoca

01 L'Open 60 «TeamWork» de Justine Mettraux, à bord duquel elle compte participer au Vendée Globe 2024.

02 L'Open 60 «Malama» d'11th Hour Racing Team est prêt pour The Ocean Race.



sont extrêmement complexes et sophistiqués. Je pars du principe que personne ne peut exploiter en permanence 100 pour cent du potentiel de son bateau. Pour moi, la seule chose qui compte lors d'une régates est de tirer le meilleur parti des conditions qui règnent. Peu importe le bateau sur lequel je navigue.» Une attitude qui est sans doute ce qui a permis à Justine Mettraux d'arriver là où elle est aujourd'hui. 🏆

[www.facebook.com/justinemettraux](https://www.facebook.com/justinemettraux)



### Oliver Heer

**lit.** Sa déception de n'avoir pas pu acquérir le bateau «Hugo Boss» (2019, VPLP) d'Alex Thomson, dont il était l'ancien boat captain, n'aura pas été de longue durée. Oliver Heer a en effet rapidement accepté le fait qu'Alan Roura, ayant pu obtenir suffisamment de fonds de sponsors dans un plus bref délai, a finalement remporté cette «course aux enchères».

Peu après, Oliver Heer a annoncé avoir acheté l'ancien «Gitana 80» (2007, Bruce Farr) de Beat Fankhauser, un voilier construit à l'origine pour Loïck Peyron, puis utilisé plus tard par Fabrice Amadeo et Romain Attanasio. Entre-temps, le navigateur de Suisse orientale a déjà parcouru plusieurs milliers de milles marins à bord du «Gitana 80» et s'en dit très content: «Je suis totalement satisfait des performances du bateau». C'est au mois de septembre, lors du Défi Azimut, qu'Oliver Heer a couru sa première régates offshore en solitaire dans la catégorie des Open 60. «Lors de la course de 48 heures, j'ai eu de gros problèmes avec le pilote automatique, raison pour laquelle j'ai dû parcourir de nombreux milles supplémentaires. Malgré cela, j'ai bien pu profiter de la régates et j'ai beaucoup appris.» Lors de l'épreuve des Runs au début de l'événement, Oliver Heer a été le plus rapide parmi les participants naviguant à bord de voilier sans foils.



Pour le skipper suisse, le plus grand défi jusqu'au Vendée Globe 2024 sera la gestion du temps: «J'essaie de m'entraîner le plus souvent possible au large. À côté de cela, nous devons cependant aussi investir beaucoup de temps dans l'optimisation du bateau. Et un troisième point important est la recherche de sponsors supplémentaires, pour laquelle je me rends régulièrement en Suisse.» Oliver Heer a désormais renoncé à son projet initial de commencer la campagne avec le «Gitana 80» puis d'acquérir plus tard un voilier à foils (voir «marina.ch» 149, mars 2022). «Je me réjouis de relever les défis à venir avec mon bateau actuel», déclare-t-il.



### Boris Herrmann attire l'attention



**los.** Le grand intérêt porté au Vendée Globe également en dehors de la scène française de course au large s'explique notamment par deux personnalités: Alex Thomson (GBR) et Boris Herrmann (GER). Alors que le Britannique et son yacht «Hugo Boss» ont assuré le spectacle pendant des années sur le circuit des régates mais aussi en dehors – le «keelwalk» et le «mastwalk» font partie des vidéos de voile les plus regardées des 20 dernières années –, la finale dramatique de Boris Herrmann, avec notamment la collision avec un bateau de pêche dans les derniers milles du golfe de Gascogne lors du dernier Vendée Globe, a contribué à une popularité sans précédent de cette régates, tout particulièrement en Allemagne. Tout premier Allemand à avoir terminé le Vendée Globe, le navigateur hambourgeois et son équipe Malizia ont su profiter de la situation pour réunir les fonds nécessaires à la construction d'un nouvel Open 60. Le nouveau «Malizia – Seaexplorer» a été dessiné par VPLP et construit par Multiplast, et fait assurément partie des bateaux les plus rapides de la dernière génération. Boris Herrmann navigue sous pavillon monégasque et peut compter sur le soutien de sept partenaires principaux: EFG International, Zurich Gruppe Deutschland, Kuehne+Nagel, MSC Mediterranean Shipping Company, Hapag-Lloyd AG, Schütz ainsi que le Yacht Club de Monaco. L'objectif commun est non seulement d'obtenir de bons résultats lors de la régates, mais aussi d'en faire plus pour la protection du climat. La campagne «A Race We Must Win» vise en effet à faire prendre conscience à un large public des problèmes liés à la crise climatique par le biais des émotions transmises par la voile et à inspirer des mesures ambitieuses pour la protection du climat.