



Les bateaux sont censés «voler» la plupart du temps sur de gigantesques foils et se libérer ainsi des contraintes archimédiennes. Initiés lors de la dernière édition, ces foils ont doublé en taille. Qu'en sera-t-il de leur fiabilité? La Britannique Sam Davies (en haut) fait partie des favorites. Denis van Weynbergh (ci-contre), chef d'entreprise belge passionné de voile, a décidé en janvier 2020 de jeter l'éponge. À ce jour, aucun Belge n'a bouclé de Vendée Globe.

© BELGA / GAUTHIER LEBEC / THOMAS VANDEN DRIESSE

## Great Circle, partenaire météo idéal en course au large

**E**n dix ans d'existence, la petite société du Brabant wallon s'est taillée une place reine dans le monde très fermé des courses internationales.

Nombreuses sont les entreprises – et même les services étatiques de météo – qui postulent pour cet enviable poste. Il s'agit d'une consécration dont l'organisation de la course a bien mesuré et quantifié la portée. En effet, le «partenaire», certes choisi pour ses compétences, est d'accord de travailler pour très peu, voire pour rien.

En 2014, date à laquelle Great Circle décroche le contrat de la Volvo Ocean Race (course autour du monde en équipage), elle devient incontournable, même en mode «fournisseur». Elle remporte à nouveau pour cette édition le contrat à la barbe – notamment – de Météo France!

Concrètement, Great Circle va fournir tout au long de la course une prévision météo à l'adresse de la direction de course. L'équipe sera composée d'un binôme – Christian Dumard, célèbre routier météo et un coureur de premier plan dont le nom ne peut être divulgué avant le départ. Ensuite, il sera nécessaire de réaliser plusieurs bulletins en fonction de la position des bateaux. Ces bulletins seront transmis à bord dans un grand souci d'équité: en effet, un des sacro-saints principes du Vendée Globe est l'absence d'assistance aux coureurs. Il s'agit bien de bulletins généraux.

**C'est cette expertise de la course au large réelle qui leur a sans doute donné un avantage par rapport aux sociétés de pure météo.**

C'est cette expertise de la course au large réelle qui leur a sans doute donné un avantage par rapport aux sociétés de pure météo. Comprendre l'implication des circonstances météo sur la vie du marin demande en effet une connaissance de cet univers si particulier. En outre, dans les années qui ont précédé le Vendée Globe, Great Circle a travaillé pour une demi-douzaine d'équipes des plus performantes.

Sur la base d'une décennie de données météo sur le parcours, il s'agit de déterminer, en fonction de la force du vent, de son angle et de l'état de la mer, les voiles idéales à emporter. Great Circle se présente ainsi comme une entreprise de météo utilisant l'informatique de haut niveau plutôt que l'inverse...

En 2019, Great Circle subit une tempête. Elle ne peut plus accéder aux données du Centre européen de prévisions météo (CEP) pour alimenter son logiciel. Or, elle doit pouvoir croiser les données numériques de modèles de calcul qui analysent l'atmosphère mondiale plusieurs fois par jour sur base d'une foule de paramètres, à toutes les altitudes.

Deux grands modèles coexistent: le CEP ou modèle européen, réputé plus précis et fiable, mais dont la diffusion est très réglementée et le GFS, modèle américain, considéré comme un service public, libre de droits.

Le CEP est mis à disposition des services météo des États membres (IRM, Météo France...) sans condition particulière alors que les sociétés commerciales doivent non seulement l'acheter, mais également lui apporter une valeur ajoutée pour pouvoir le redistribuer. C'est précisément ce qui sera mis en cause en 2019 et la licence de Great Circle ne sera pas reconduite... Le litige porté devant l'autorité belge de la concurrence n'est toujours pas épuisé actuellement. Depuis, Great Circle, comme pas mal d'autres de ses concurrents, doit s'en passer. Heureusement, la qualité de la prévision américaine s'est grandement améliorée ces derniers temps, rendant la disparité entre les modèles moins importante...

## La saga belge de Denis van Weynbergh

**E**ntrepreneur belge passionné de voile, de mer et de compétition, Denis van Weynbergh avait lancé toutes ses forces dans l'aventure. Il a vendu sa boîte de courrier express et s'est consacré à son projet.

«Un projet Vendée Globe c'est 150% de ton temps, surtout sur de petits projets comme les nôtres... Tu as deux casquettes dans ce type d'aventure: à la fois chef d'entreprise et skipper et ce sont deux logiques tout à fait différentes. Le skipper est là pour performer "à tout prix" sans penser aux soucis quotidiens de finance ou de gestion alors que le chef d'entreprise doit constamment arbitrer dépenses, investissements et sages décisions dont la performance n'est pas la seule mesure...».

### Faire ses preuves

Ainsi, dans la gestion de ce type de projet, la décision de participer à d'autres courses importantes – comme la Transat Jacques Vabre, par exemple – est cruciale: d'un point de vue sportif et technique, il est excellent de valider son bateau et ses manœuvres en mer, de se comparer à la concurrence, de s'étalonner et de même, dans la recherche de partenaire, ces courses permettent une belle communication «in situ» et donnent la possibilité de créer des étapes dans le projet dont le point d'orgue reste le Vendée Globe.

Bien sûr, le coût de ces courses est élevé et il faudra arbitrer le bien-fondé de la participation au coup par coup... Le critère est souvent la propriété du bateau. Sur les 33 marins au départ, une bonne moitié est dans cette configuration et ce n'est que lorsque le marin sera engagé qu'il pourra

ne faire que penser à l'aspect sportif tant en termes de sa préparation physique, de ses entraînements, de ses formations que des courses de préparation.

Denis van Weynbergh avait ce projet de Vendée Globe enfoui comme tous les marins qui touchent à la compétition, spécialement en solitaire... Ses premières armes remontent à une vingtaine d'années lorsqu'il s'inscrit à la Mini-Transat. L'esprit de ces deux courses, aux deux extrémités de l'éventail des possibilités, est paradoxa-

**«Quand tu vas chercher 80 ou 100.000 euros, la personne que tu dois convaincre est en face de toi, si tu dépases ces montants, tout se passe en conseil d'administration, auquel tu n'as pas accès et tu ne peux plus transmettre la passion qui t'anime.»**

lement fort proche. «Après, en assistant au départ des différentes éditions du Vendée, tu vois des skippers que tu connais et ça fait réfléchir. Dans ceux qui partent cette année, cinq ont fait la même Mini-Transat que moi.»

Ensuite, il faut se lancer. Pour espérer séduire des partenaires, le fait de posséder déjà le bateau et de naviguer est un point essentiel. D'ailleurs, dans les «packages de sponsoring», Denis van Weynbergh insiste

sur les sorties en mer avec son sponsor. Il a fallu six mois pour dénicher un bon bateau à la fois fiable, abordable et sportivement dans les clous et pour conclure un financement bancaire. Restait alors la fameuse qualification: une validation du duo bateau-marin sur un parcours imposé, soit libre, soit en participant à une course retenue.

La rigueur de ces «qualifs» est discutable: la personnalité de certains marins leur permet de prendre des raccourcis! De même, tous les projets de bateaux neufs étaient qualifiés d'office, ce qui est compréhensible par rapport aux budgets, mais qui d'un point de vue sportif et sécuritaire est plus que discutable quand on sait que l'organisation de la course avait limité le nombre de places à 35 au maximum... «Il est clair que la classe IMOCA n'est pas la plus sympa et qu'en tout cas elle ne défend pas les "petits projets" et c'est dommage, car ils représentent un pan important dans l'histoire du Vendée Globe...»

### «Ego-trip» à proscrire

Le plan initial de Denis van Weynbergh était de naviguer en skipper professionnel pendant trois ans et demi en faisant toutes les courses préparatoires (notamment la Route du Rhum et la Transat Jacques Vabre) pour terminer par le Vendée Globe. «Apparaître comme skipper professionnel est important dans la crédibilité vis-à-vis des partenaires que l'on démarché. Il faut que ce ne soit pas un égo-trip.»

Hélas, malgré de très nombreuses démarches, à la fois en Belgique et en France, les budgets nécessaires n'ont pas été trouvés... «L'entreprise belge ne connaît

pas bien la voile, il faut commencer par un travail pédagogique et les budgets apparaissent élevés: pour 500.000 euros, tu es partenaire de l'équipe nationale de foot... En France, des PME de 120 millions d'euros de chiffre d'affaires peuvent être partenaires d'un voilier, ce qui semble complètement inconcevable en Belgique. C'est sans doute dû à une méconnaissance des retombées média "naturelles". Dans mon cas, j'ai senti la presse belge très réceptive à relayer le projet... mais ça n'a pas suffi à convaincre...»

Denis van Weynbergh avait l'habitude de monter des projets voile lors de sa Mini-Transat, de la Route du Rhum ou de la Transat Jacques Vabre en Class40, mais a découvert une difficulté supplémentaire dans le projet Vendée Globe... «Quand tu vas chercher 80 ou 100.000 euros, la personne que tu dois convaincre est en face de toi, si tu dépases ces montants, tout se passe en conseil d'administration, auquel tu n'as pas accès et tu ne peux plus transmettre la passion qui t'anime.»

### Une place à prendre

Au fur et à mesure du temps, les budgets deviennent de plus en plus incompressibles et obligent à diminuer les exigences... jusqu'à la perte, ce que Denis van Weynbergh n'a pas voulu supporter.

C'est pour cela qu'en janvier 2020, il décide de jeter l'éponge. Le chef d'entreprise a parlé, le marin s'en remettra... À ce stade, aucun Belge n'a bouclé de Vendée Globe. Lors de l'édition de 1996, Patrick de Radiguès termine non classé après des escales pour avaries et en 2000 il s'échoue sur la côte portugaise... La place reste à prendre...