

Pendant le Vendée Globe, les skippers réalisent un tour du monde à la voile. Pour ce parcours, la direction de course a établi des règles strictes, sous peine de disqualification en cas de non-respect de ces règles :

- Les skippers doivent naviguer **en solitaire, sans escale et sans assistance** à bord d'un monocoque de **la classe IMOCA**. Ces monocoques mesurent 60 pieds soit 18,28 mètres.
- Le parcours doit s'effectuer d'Ouest en Est et impose de descendre l'océan Atlantique dans le sens Nord-Sud.
- Les skippers sont également tenus de laisser obligatoirement à bâbord le **cap de Bonne Espérance**, le **cap Leeuwin** ainsi que le **cap Horn**. Ils devront ensuite laisser à tribord le continent antarctique et sa Zone d'Exclusion Antarctique (ZEA).
- Enfin, le retour doit s'effectuer en remontant l'Atlantique dans le sens Sud-Nord pour arriver jusqu'au point de départ : **la baie des Sables-d'Olonne**.



L'arrivée aux Sables-d'Olonne
Crédit : Olivier Blanchet/DPPI/Vendée Globe

Selon les endroits où les skippers se trouvent, les conditions de navigation peuvent être aisées ou, au contraire, extrêmes. Pas étonnant que l'on surnomme le Vendée Globe : l'Everest des Mers !

1. Le Golfe de Gascogne

Après avoir pris le départ de la course depuis les Sables-d'Olonne, les skippers font face à une première épreuve : le **Golfe de Gascogne**, avant de s'élancer dans leur descente de l'Atlantique.

Première étape de la course, ce passage n'est pas facile à franchir. Tous les navigateurs le craignent, et à juste titre. C'est ici que plusieurs skippers ont abandonné leurs rêves de victoire (Didier Munduteguy en 1996, Marc Guillemot en 2012 et bien d'autres...) après avoir subi les assauts d'une mer chaotique.



Le Golfe de Gascogne
Crédit : Wikipédia, NASA

En cause, la remontée brutale du plateau continental, conjuguée à la déviation des vents provoquée par la présence des monts cantabriques. Au large de la Corogne, les vents sont déviés et accélérés. Venant se croiser avec la houle du large, ils provoquent des mers déchaînées. Les conditions météo sont difficiles à prévoir au-delà de 48 heures et les tempêtes peuvent s'avérer très dangereuses.

En plus d'une météo rude, le trafic des bateaux est très important. Il est préférable de bien utiliser son radar afin de détecter la présence de cargos ou de bateaux de pêche.

D'autre part, c'est le début de la course pour le skipper. Son corps doit s'habituer aux mouvements constants du bateau. Souvent, cela passe après deux ou trois jours de mal de mer, même pour des marins aguerris !

1


**VENDÉE
GLOBE
Junior**

**VENDÉE
LE DÉPARTEMENT**

Les endroits phares DU VENDÉE GLOBE

2. Le Pot au noir

Il s'agit de l'endroit du globe le plus exposé au soleil. Appelé par les météorologues **Zone de Convergence Inter Tropicale (ZCIT)**, ce passage est situé au niveau de l'équateur. C'est une zone mouvante intermédiaire entre les alizés du Nord-Est et du Sud-Est.

Cette proximité avec l'équateur fait monter les températures de l'eau (27° à 29° C) et de l'air (35° à 40° C), générant une très forte évaporation et donc un taux d'humidité proche de 100 %. Et qui dit vapeur d'eau, dit nuages... L'air chaud monte et plus il est haut, plus il se refroidit. Les gouttelettes se transforment alors en pluie.

La chaleur est étouffante car l'évaporation, au maximum, rend l'atmosphère lourde et humide. Le soleil écrasant peut s'avérer très dangereux et provoquer de fortes insulations. En été, la ZCIT remonte en latitude et les perturbations orageuses sont au plus fort.

Au contraire, en hiver, cette zone a tendance à redescendre vers le sud et à perdre de la puissance. C'est la raison pour laquelle la date de départ du Vendée Globe est fixée juste avant l'hiver, afin que les tempêtes y soient moins fortes.

Dans le Pot au noir, de violents grains sont accompagnés de fortes bourrasques avec des rafales allant jusqu'à 40 nœuds. Les vents n'en font qu'à leur tête, variant constamment en force et direction, passant de 0 à 35 nœuds (soit environ 65 km/h) en quelques secondes, au passage d'un grain. Entre ces zones nuageuses, c'est "la pétrole" : pas le moindre brin de vent au grand désespoir du skipper. Il faut trouver la brèche pour avancer, au prix de manœuvres incessantes.

Le Pot au noir reste un phénomène météorologique imprévisible : il s'étire, s'allonge, se rétracte ou grossit sans crier gare. Les skippers analysent scrupuleusement les fichiers météo pour y passer le moins de temps possible. Et oui, le Vendée Globe reste avant tout une course, il faut être stratège !

Pourquoi le « Pot au noir » s'appelle ainsi ?

L'origine de son nom est incertaine : ainsi nommé à cause des agglomérats de nuages noirs, ou peut-être en référence aux esclaves traversant cette zone à bord des navires négriers du XVIII^e siècle. Pour les navigateurs ou les aviateurs, le Pot au noir n'a rien de réjouissant !



Le Pot au noir

Crédit : Conseil Départemental de la Vendée



Sébastien Josse en 2016
Crédit : Vendée Globe



Romain Attanasio en 2020
Crédit : Vendée Globe

3. Le cap de Bonne Espérance

Promontoire rocheux, qui fait face à l'océan Atlantique sud, le cap de Bonne Espérance n'est pas le point le plus au sud du continent africain. C'est en réalité le cap des Aiguilles, 150 km plus à l'est, qui marque la limite entre l'océan Atlantique et l'océan Indien. En franchissant ce premier cap obligatoire, les skippers du Vendée Globe quittent l'océan Atlantique pour entrer dans les mers froides et agitées au sud du globe.



Cap de Bonne Espérance

Crédit : Conseil Départemental de la Vendée

Pourquoi avoir appelé ce cap « Bonne Espérance » ?

Pour mieux comprendre les origines de ce nom il faut remonter à la fin du XV^e siècle, rythmé par les conquêtes du monde par les Européens. À cette époque, la flotte portugaise se lance sous l'impulsion du Roi Jean II à la poursuite des Indes et de leurs richesses. En 1488, Bartolomeu Dias, explorateur portugais, tente de contourner par le sud la côte africaine dans l'espoir de trouver une route maritime vers les Indes. Aux alentours du sud du continent africain, la flotte est prise dans une tempête qui la rabat vers la côte à environ 370 km à l'est de la pointe de l'Afrique du Sud. Sans qu'ils ne s'en rendent compte, cette tempête a permis à Bartolomeu Dias et ses hommes de franchir l'actuel cap de Bonne Espérance et de naviguer dans l'océan Indien. Cette découverte est capitale et prouve ainsi qu'une route maritime vers les Indes existe. Le navigateur portugais décide de poursuivre l'exploration, mais son équipage se rebelle. En faisant demi-tour, il reconnaît le cap et le nomme « cap des tempêtes ». Pour Jean II, Roi du Portugal, avoir franchi ce cap est une prouesse. Ce dernier décide de renommer le cap avec un nom plus encourageant, qui laisse à penser que le meilleur reste à venir : le cap de Bonne Espérance.

Aujourd'hui, le cap de Bonne Espérance est l'un des plus dangereux au monde du fait des vents violents qui y sévissent et des courants contraires en provenance des océans Atlantique et Indien.

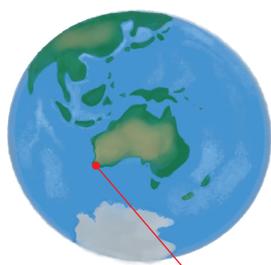


Le cap de Bonne Espérance

Crédit : Wikipédia, Diego Delso

4. Le cap Leeuwin

Situé à la pointe Sud-Ouest de l'Australie, le cap Leeuwin se trouve plus au Nord de la route empruntée par les skippers. Toutefois, il ne constitue pas, comme on semble souvent le croire, l'entrée dans l'océan Pacifique qui commence plutôt au sud de la Tasmanie (État d'Australie).



Cap Leeuwin

Crédit : Conseil Départemental de la Vendée

Pendant la course du Vendée Globe, ce cap marque le départ définitif pour les mers du Sud avec ses conditions météorologiques extrêmes.

Les endroits phares DU VENDÉE GLOBE

Pourquoi l'avoir baptisé Leeuwin ?

Le cap Leeuwin a été baptisé ainsi en 1801 par Matthew Flinders, un navigateur et explorateur britannique. Cette appellation reprend le nom du galion hollandais Leeuwin, signifiant « La Lionne », qui a été le premier à répertorier et cartographier ce cap en 1622.

Aujourd'hui, on y trouve encore sur son promontoire un ancien phare et ses bâtiments.

Non loin de ce second passage clé de la course, l'édition de 2008-2009 du Vendée Globe avait vu un événement marquant s'y produire : Yann Eliès, sur *General*, s'était cassé le fémur en manœuvrant sur son bateau. Il avait dû attendre les secours près de 3 jours, avec le soutien moral de Marc Guillemot, dérouté pour l'assister.

5. Les 40° Rugissants et les 50° Hurlants

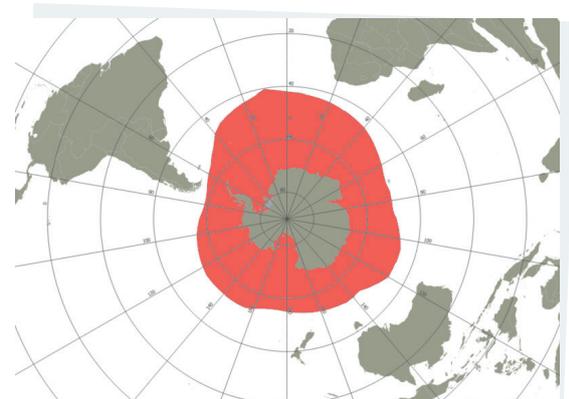
Une fois passé les deux premiers caps : Bonne Espérance et Leeuwin, les skippers se situent dans l'hémisphère sud. Pour se diriger vers le troisième cap obligatoire, les skippers vont naviguer entre les 40° et 50° parallèles sud en contournant l'Antarctique pour rejoindre le cap Horn.

Ce contournement de l'Antarctique n'est jamais de tout repos pour les navigateurs : les vents, les dépressions, les vagues et parfois les glaces se font menaçants. Les risques de briser son bateau ou de chavirer sont omniprésents. En cause, des vents très violents qui soulèvent parfois une houle qui peut faire le tour de la Terre sans jamais rencontrer un continent pour la freiner. Dans cette zone, les températures moyennes vont de 5 à 14 degrés. Néanmoins, les températures ressenties sont bien en dessous, en raison du vent et de la vitesse du bateau. À l'intérieur du monocoque, passé le 45° parallèle, elles sont tout juste positives. Quant aux précipitations, elles sont présentes 3 jours sur 4, et peuvent parfois prendre la forme de grêle, de neige ou de grésil.

Avec des conditions aussi extrêmes, la tentation est grande de vouloir raccourcir sa route en descendant le plus au sud possible au niveau du 60° parallèle sud. Mais cette stratégie augmente le risque de rencontrer des icebergs tabulaires typiques de la région ou bien des "growlers", de petits icebergs qui ne sont pas repérés par les satellites.

Le réchauffement climatique s'étant accéléré ces dernières années, la fonte des glaces dans l'hémisphère sud s'intensifie et les glaces dérivantes sont de plus en plus nombreuses. C'est pourquoi le règlement de la course interdit aux skippers depuis 2016 de franchir le 60° parallèle sud.

La Direction de la course a ainsi mis en place, pour la sécurité des skippers du Vendée Globe, une Zone d'Exclusion Antarctique (ZEA). Il s'agit en réalité d'une ligne imaginaire composée de 72 points GPS. Les skippers ne doivent pas la franchir sous peine de sanctions.



La Zone d'Exclusion Antarctique en 2016-2017
Crédit : Wikipédia, Ariva.io

Pour en savoir plus sur les 40° et 50° :

- **Tempêtes : Comment expliquer les quarantièmes rugissants et les cinquantièmes hurlants ? - France info sport**

https://www.francetvinfo.fr/sports/voile/vendee-globe/tempetes-comment-expliquer-les-quarantiemes-rugissants-et-les-cinquantiemes-hurlants_1984021.html



6. Le point Nemo

Lorsqu'ils convergent vers le cap Horn, les skippers du Vendée Globe sont les rares visiteurs à emprunter cette zone du Pacifique Sud. Situé entre la Nouvelle-Zélande et le cap Horn, le point Nemo est l'endroit le plus reculé de toutes terres émergées. La terre la plus proche est l'île Ducie et elle se situe à environ 3 000 km de ce point !

Ce lieu étant très isolé, il sert de cimetière marin pour les débris qui viennent de l'espace (satellites qui ont terminé leurs missions par exemple). Pour les skippers, c'est là où il vaut mieux ne pas avoir d'avarie... car les secours mettraient beaucoup de temps pour venir à eux.

Pourquoi avoir appelé ce point « Nemo » ?

Ce point fait référence au capitaine Nemo, héros du célèbre roman de Jules Verne *Vingt mille lieues sous les mers*. De plus, Nemo signifie personne en latin, résumant bien le fait que ce point est le plus isolé au monde.



Pour en savoir plus sur le point Nemo :

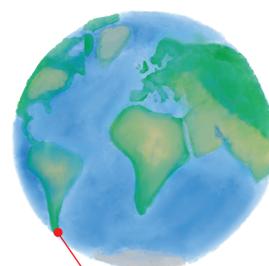
- **L'Endroit Le Plus Isolé De La Terre – Arley**
<https://www.youtube.com/watch?v=1kyoj5YPYcM&t=125s>
- **L'endroit le plus ISOLÉ au monde ! – Explore Media**
<https://www.youtube.com/watch?v=24JldSefOKI>

7. Le cap Horn

Le cap Horn est le promontoire situé le plus au sud, il marque le dernier des trois caps obligatoires dans la course du Vendée Globe. Lors du Vendée Globe de 1996, c'est à l'approche du cap Horn que le skipper Gerry Roufs, alors deuxième de la course, disparaît à jamais en mer... Son dernier message laissait paraître les conditions extrêmes qui attendent les skippers dans ces eaux : « *Les vagues ne sont plus des vagues, elles sont hautes comme les Alpes.* »



Le cap Horn
Crédit : Wikipédia, Boris Kamisov



Cap Horn

Crédit : Conseil Départemental de la Vendée

Plusieurs facteurs se combinent pour faire du cap Horn l'un des passages les plus dangereux au monde pour la navigation : des vents dominants qui soufflent d'Ouest en Est en étant à peine interrompus par les terres, et qui donnent naissance à de puissantes vagues qui peuvent atteindre des proportions gigantesques lors de leur parcours autour de l'océan Austral. D'ailleurs, la région à l'ouest du Horn est connue comme étant un lieu d'apparition soudaine de vagues dites « scélébrates » qui peuvent atteindre 30 mètres de haut. Enfin, les glaces sont le dernier danger qui menace les marins.

Les endroits phares DU VENDÉE GLOBE

Pourquoi l'avoir appelé le cap Horn ?

Situé à la pointe sud de l'Amérique du Sud, le cap Horn porte le nom d'une ville des Pays-Bas. En effet, en 1616, deux navires hollandais découvrent ce cap. Parti plus tôt du port de Horn aux Pays-Bas, l'équipage nomme alors ce nouveau territoire d'après leur port de départ. Avant l'ouverture du canal de Panama (1914), le cap Horn était un point de passage important des routes commerciales mondiales.

8. La remontée de l'Atlantique jusqu'à l'arrivée

Le retour vers les Sables-d'Olonne n'est pas de tout repos. La fatigue est de plus en plus présente, le manque de vigilance qui en découle fait commettre des erreurs aux skippers. Pour certains, le manque de nourriture peut les obliger à se rationner. Il faut aussi négocier une nouvelle fois l'anticyclone de Sainte-Hélène, le Pot au noir et le Golfe de Gascogne pour ne pas perdre trop de temps.

Les arrivées aux Sables-d'Olonne sont des moments intenses. Les émotions s'entremêlent pour les skippers : la joie de retrouver les proches, la satisfaction ultime d'avoir terminé la course, le passage de la solitude à la rencontre de milliers de spectateurs, le manque cruel de sommeil...



Pistes pédagogiques

- Le parcours du Vendée Globe expliqué par Jamy – Initiatives.fr : https://www.youtube.com/watch?v=f4pV_fSC3C8

Les pontons de Port Olona
Crédit : Jean-Marie Liot/Alea

