Journal du Nautisme
n°12 • avril-mai 2010 > GRATUIT

Nicolas Lunven et Jean Le Cam ○ Essais bateaux ○ Yacht-club de l'Odet

LE PETIT PRINCE ET LE ROI

SPÉCIAL TRANSAT AG2R LA MONDIALE

« SI ON NE S'ENRICHIT PAS, ON PERD CONTACT AVEC LE MOMENT »

Le Cam et l'Imoca

Vice-Président de la Classe Imoca, Jean Le Cam milite actuellement pour une simplification des 60 pieds monocoques « pour préserver la classe ». Le Finistérien préconise qu'en deux étapes, d'ici 2016, la jauge supprime les ballasts latéraux « pour gagner sur la tuyauterie et les problèmes », simplifie les gréements et envisage une réduction de 10 à 8 voiles à bord « à condition que cela simplifie la vie » et, enfin, impose une réduction du tangon de 1,80 m à 50 cm « pour éviter les accidents ». « Maintenant, il faut choisir. On a fait des usines à gaz, puis des paquets de flotte. À nous de choisir si on sauve la classe ou si on la fusille. »

Propos recueillis par **Frédéric Pelatan**
Photos de **Pauce (pauce.com)** et **AFP**

JEAN LE CAM NICOLAS LUNVEN

NOCES DE FIGARO

L'un a 27 ans, une Solitaire du Figaro au compteur et les dents longues. L'autre a 50 ans, trois Solitaire en poche et la langue bien pendue. Associés, Nicolas Lunven et Jean Le Cam forment un redoutable duo de Figaristes dans cette 10e édition de la Transat AG2R La Mondiale, dans lequel l'un veut apprendre... et l'autre aussi. Interview !

Comment est née votre collaboration sur cette Transat AG2R ?

Jean Le Cam : Il faut poser la question à Nicolas, c'est lui qui m'a choisi, d'abord pour le Tour de Bretagne. Et c'est lui le boss !

Nicolas Lunven : D'une manière générale, j'aime bien m'entourer de profils différents du mien. D'abord parce que c'est bien dans l'objectif d'une recherche de performance sur un événement, mais aussi dans la perspective d'un enrichissement personnel. Il est plus intéressant de partir avec Jean et son histoire qu'avec quelqu'un de mon âge, qui a fait du Figaro comme moi. Une Transat, c'est aussi une aventure humaine et, sur le Tour de Bretagne, j'ai senti que ça se passerait bien en mer avec Jean.

Qu'êtes-vous allé chercher chez l'autre ?

N.L. : Jean a déjà beaucoup d'expérience du large, beaucoup plus que moi qui n'ai fait qu'une Transat. Je cherche en Jean une approche différente... On pourrait parler de vieille école, mais je ne suis pas sûr du tout que cette école soit dépassée par les événements...

J.L.C. : Courir avec quelqu'un de plus jeune, c'est pour moi aussi un enrichissement. J'ai envie de savoir comment ça se passe réellement chez les nouveaux navigateurs. Nicolas est quelqu'un de performant et de déterminé à gagner. Et, pour arriver à signer un résultat, ce n'est pas pire d'embarquer avec le vainqueur de la Solitaire du Figaro qu'avec le onzième, normalement !

Est-ce que Jean est intervenu sur la préparation du bateau ?

J.L.C. : Nicolas est seul maître à bord, il connaît bien son bateau car ça fait déjà un petit moment qu'il est dans la série. Il sait très bien ce qu'il fait.

N.L. : Il y a beaucoup de choses, dans l'optique d'une Transat, que je maîtrise moins bien que Jean et je n'hésite pas à lui demander conseil. Je n'ai pas envie que, au bout de cinq jours de course, on s'aperçoive qu'on a un pépin et que Jean me dise : « C'est évident, tu aurais dû prendre ça. » Il ne faut pas oublier qu'on a toute une traversée à vivre.

J.L.C. *(en riant)* **:** Le tuyau de raccord !

Racontez-nous cette histoire de tuyau...

N.L. : J'ai découvert hier une vieille liste de Charles Caudrelier sur laquelle il est noté qu'il faut emporter un tuyau pour faire raccord avec la pompe de ballast si jamais le moteur grille...

J.L.C. : Sans le tuyau, c'est au seau et à l'entonnoir qu'on remplit le ballast, t'imagines ?

N.L. : Je ne sais même pas comment ça marche mais, si jamais la pompe tombe en panne, c'est un drame. Et Jean m'a rappelé combien c'était important de l'essayer, qu'il soit fonctionnel...

J.L.C. : J'ai toujours milité pour que mes préparateurs testent les trucs de secours, sinon, tu as l'air d'un con le jour où tu dois t'en servir et que ça ne marche pas.

Ça fait un moment que la classe Figaro existe. Il n'y a pas une version de « La classe Figaro pour les Nuls », commune à tous, pour savoir quoi embarquer, quoi faire ?

N.L. : C'est la transmission entre marins et sa propre expérience en tout cas qui sont les principales sources d'information pour ce genre de situations. Il n'y a pas de guide comme ça et, de toute façon, ça ne servirait pas à grand-chose. Rien ne vaut d'apprendre les choses par l'expérience.

Jean, dans votre livre *Toutes voiles dehors*, vous citez une phrase de Henri Desjoyeaux, qui dit : « Votre génération a appris toute seule et a compris ce qu'elle apprenait, c'est ce qui vous rend si forts. »

J.L.C. : C'était lors du dernier Vendée Globe. Juste avant le cap Horn, j'étais au téléphone avec Henri Desjoyeaux, qui dînait chez ma mère. On constatait que le trio de tête, c'était Michel, son fils, Roland Jourdain et moi, trois gamins de Port-la-Forêt. Monsieur Desjoyeaux analyse et dit : « Les gens attendent beaucoup d'un professeur ou d'un centre d'entraînement et, vous, vous faites partie d'une génération qui faisait les choses. » Il avait totalement raison. Je ne dis pas que l'école n'est pas nécessaire, je dis seulement qu'elle n'est pas efficace si son apprentissage n'est pas complété par sa propre expérience. C'est en prenant la claque dans la tronche que tu sais que ça fait mal. Tirer bénéfice de la claque, c'est encore une autre démarche. Ça fait partie du développement d'un compétiteur.

Jean, vous êtes de manière indirecte impliqué dans l'arrivée du pôle Finistère Course au large de Port-la-Forêt et vous en êtes consommateur intermittent ; Nicolas, vous y êtes de façon plus assidue... Comment se sert-on de cet outil ?

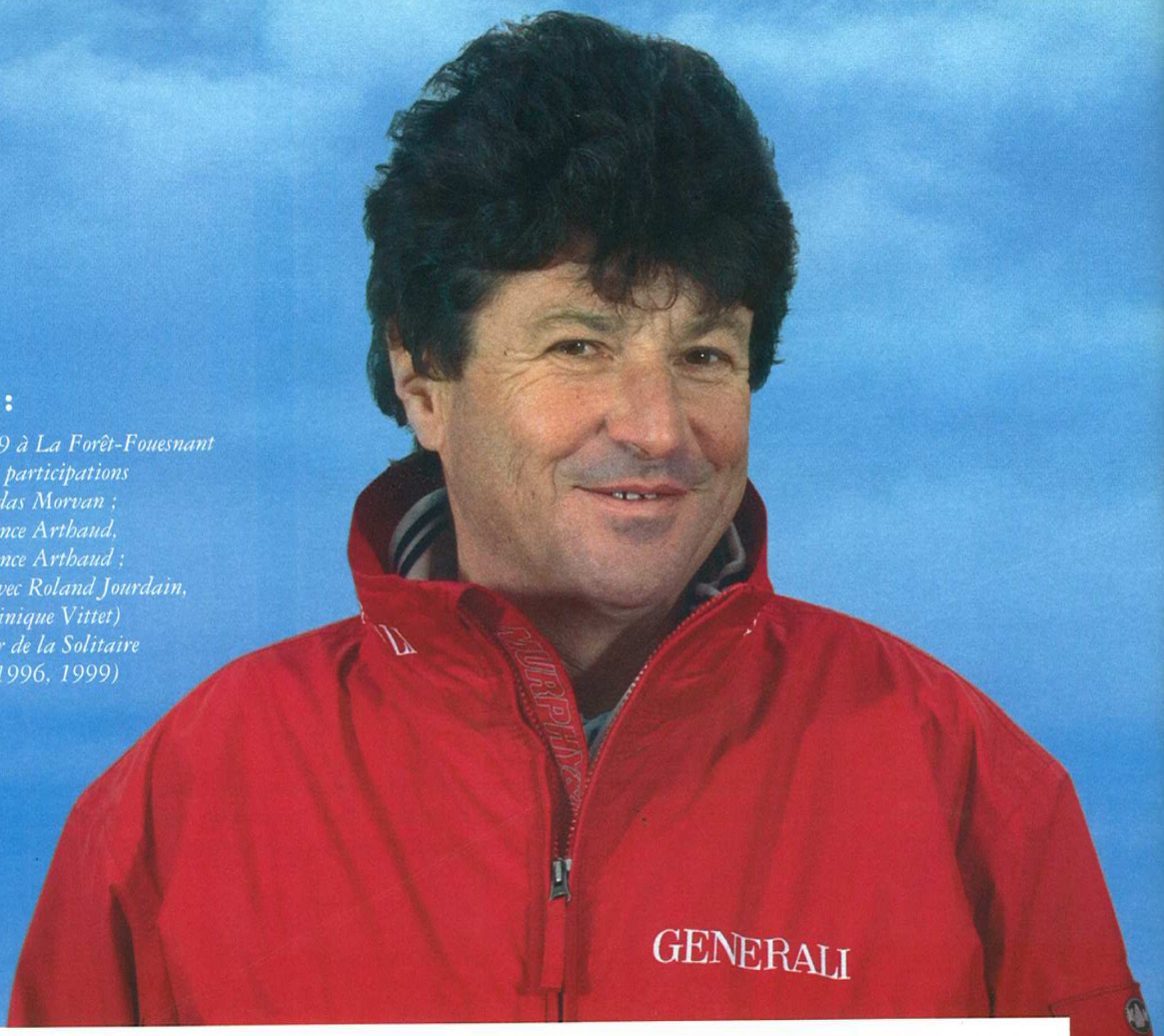
J.L.C. : Tu prends ce que tu as envie d'y prendre. Pour moi, c'est la météo, parce qu'on se penche dessus de manière collective, avec des gens hyper pointus comme Jean-Yves Bernot, par exemple *(routeur de renom, ndlr)*, ou les développements informatiques, les logiciels... Une personne ne peut pas aborder ça toute seule.

N.L.: Un centre d'entraînement comme ça ne fonctionne que si on y va en étant prêt à donner quelque chose. La partie sportive, avec les entraînements, ne sert vraiment que si tout le monde bosse ensemble et n'hésite pas à donner sa configuration de voiles. C'est la confrontation et la volonté de grandir ensemble qui rendent la chose intéressante.

Peut-on être tour à tour concurrents et équipiers sans pratiquer la rétention d'information ?

N.L. : La preuve : on arrive à naviguer ensemble de temps en temps ! Si ça n'était pas efficace, je serais allé chercher quelqu'un de l'extérieur, pour protéger mes secrets et Jean les siens. La Transat AG2R qui s'élance propose pas mal de duos intéressants à cet égard, justement.

J.L.C. : *(réfléchit.)* Le problème, c'est que tout le monde fait la même



Jean Le Cam :

Né le 27 avril 1959 à La Forêt-Fouesnant
Transat AG2R : 5 participations
(2008, 4e avec Gildas Morvan ;
1998, 6e avec Florence Arthaud,
1996, 2e avec Florence Arthaud ;
1994, vainqueur avec Roland Jourdain,
1992, 5e avec Dominique Vittet)
Trois fois vainqueur de la Solitaire du Figaro (1994, 1996, 1999)

chose de son côté et tout le monde pense qu'il est champion du monde dans son coin. C'est bien parce que ça engraisse les fournisseurs mais, à mon avis, c'est une réelle connerie. Allons ensemble vers le développement et pas chacun de son côté en gardant de faux secrets que tout le monde connaît ! C'est risible. Personne n'a les moyens d'avoir les outils de développement de la Formule Un, avec 80 personnes intégrées à une structure pour un seul bateau pour protéger ses secrets.

« ADMIRABLE : JEAN PASSE LES GÉNÉRATIONS SANS DÉFAILLIR »

C'est-à-dire ?

J.L.C. : Changeons la façon de voir les choses, de vivre ensemble dans notre milieu ! J'ai toujours participé aux débats des classes, que ce soit en Formule 40, en Figaro, en Orma ou en Imoca. Des fois, c'est affligeant. En réunion, je leur sors : « Toi, je sais que tu fais ça, toi ça. » Ils tentent des trucs, ils se cachent mais tout le monde est au courant de tout, il n'y a pas que moi ! C'est débile ! Allons ensemble vers le développement et pas chacun de son côté en gardant de faux secrets ! *(voir ci-contre l'encadré consacré à l'Imoca et Jean Le Cam, ndlr)*

Revenons au Figaro. Quand la classe a-t-elle su conquérir sa pérennité ?

J.L.C. : La bascule s'est faite en 1990 avec la monotypie. Avec les Half-Tonner, quand tu n'avais pas d'argent, tu n'avais pas de bateau. La classe ne se serait jamais développée comme ça si on était restés dans le même modèle de compétition.

Nicolas, vive le Figaro, vive le MOD 70, vive la monotypie ?

N.L. : Je dirais qu'il faut de tout pour faire un monde. On peut être clair sur le Figaro : il y a la quantité et la qualité. La monotypie, c'est la possibilité de se mesurer aux autres sans avoir derrière soi une écurie. En période de crise économique, ce modèle reprend de la vigueur : il y a toujours autant d'inscrits alors que d'autres classes sont moins bien loties. C'est une valeur sûre. Mais il n'y a pas que ça, heureusement.

Ce qui vous a attiré en Figaro, c'est le match entre navigateurs ?

N.L. : Entre autres. Ce sont aussi des projets simples à mener, même seul, abordables pour les partenaires. On est pile dans le bon créneau en terme de sportivité, de gestion de projet, de budget, de retour sur investissement pour les sponsors. On est au croisement de tous les paramètres de décisions. L'*Imoca* est réservée à certaines catégories de skippers et de budgets, par exemple. Le programme est varié, les budgets sont réservés, les bateaux sont abordables pour les amateurs... Tout le monde trouve son compte et, comme il y a la qualité, les médias s'y intéressent. Le cercle est vertueux.

Jean, c'est si vertueux que tout le monde s'y retrouve ?

J.L.C. : Il y a beaucoup de monde, oui, mais pas tout le monde. En revanche, cette Transat AG2R est très intéressante parce qu'il y a des gens qui viennent de la Mini-Transat. Deux écoles vont se confronter. Le Figaro est une base solide, qui dure depuis un moment et sur laquelle on peut s'appuyer. Ce sont les événements qui font les classes. C'est le Vendée Globe qui fait l'Imoca, la Solitaire du Figaro qui a fait la classe Figaro. Il ne faut pas se tromper. La classe Figaro, avec nous, a pris la meilleure décision qui soit, à savoir qu'on ne touche pas au bateau avant fin 2015. Du coup, les gens peuvent investir dans des bateaux, il y a un marché de l'occasion, une économie propre à cette classe... Programmer les choses suffisamment dans le temps est une mesure de sauvegarde.

C'est ce qu'il manque, aujourd'hui, dans l'univers global de la course au large ?

J.L.C. : Oui, parce que la lisibilité et l'anticipation servent à tout le monde ! Il n'y a que Bénéteau, fabricant du bateau, qui aurait pu chercher à modifier la structure, parce qu'il faut bien qu'il vende des bateaux.

N.L. : Il y a un gâteau à se partager et, plus il y a d'événements et de séries, plus les parts sont petites. Mais je n'ai pas d'avis tranché sur l'organisation générale de la course au large.

J.L.C. : Mais on progresse ! La dernière fois, la Transat Jacques-Vabre s'était déroulée en même temps que la Barcelona World Race et on a réussi à décaler les choses. La Route du Rhum a été décalée, mais pas la Velux. On n'a pas pu discuter avec l'organisateur privé. S'il ne veut pas discuter, on ne peut rien pour lui. Mais ça viendra.

Comment la voile a évolué depuis vos premiers pas ?

J.L.C. : Dans le bon sens. Il y a 25-30 ans, des mecs sur les pontons qui gagnaient leur vie par la course, il n'y en avait quasiment pas ! Maintenant, il y a des projets sérieux, avec de vrais professionnels. C'est lié à l'intérêt du public pour la voile. Oui, ça s'est professionnalisé.

Nicolas Lunven :

Né le 28 novembre 1982 à Vannes.
Transat AG2R : 1 participation
(2008, 5e avec Jean Grégoire)
Vainqueur de la Solitaire du Figaro en 2009

Quel marin étiez-vous ?

J.L.C. : J'allais partout. Je faisais du Figaro, un tour du monde, des records entre Brest et Port-la-Forêt... Et, pour vivre, je construisais les bateaux chez Multiplast. Puis j'ai construit *Jet Service*, *Crédit Agricole*, puis il y a eu le chantier ici *(CDK Composite et CDK compétition, deux structures dont Jean fut, un temps, actionnaire, ndlr)*... L'évolution générale est vachement bien. Il y a des gens qui me demandent si je regrette, mais comment regretter ? Cette question ne peut venir que de quelqu'un extérieur au milieu, bien assis, avec Bobonne qui l'attend tous les dimanches.

Nicolas, quel regard portez-vous sur la carrière de Jean ?

N.L. : Beaucoup de choses ont changé. Le coût de la vie, déjà. À l'époque, il était peut-être plus facile de se dire : « Je navigue et l'argent, on verra après ». Aujourd'hui, impossible de se lancer à l'aventure même si, comme les marins de la génération de Jean, on est des passionnés. Je crois que la différence est là. Il faut, pour espérer faire un ou deux résultats, pour se faire remarquer, et pour progresser, de l'argent dès le départ. Aujourd'hui, on s'exprime plus facilement, plus encore en monotypie. Je rejoins Jean sur le fait que notre génération vit plus facilement. Je vis déjà de la course.

J.L.C. : D'un autre côté, tous les projets sont professionnels. Pour un amateur, c'est plus difficile de trouver un embarquement. Mais, globalement, aujourd'hui, on peut avoir une vie plus... structurée.

Quel regard porte Jean Le Cam, triple vainqueur de la Solitaire du Figaro sur Nicolas Lunven, tenant du titre ?

J.L.C. : Pour gagner, il faut toujours une panoplie de paramètres qui, à un moment, se joignent à l'opportunité de gagner. Il faut être bon, avoir une bonne analyse, aller vite, c'est la base. Mais il faut aussi avoir le bon moment et prendre la bonne décision à ce moment précis. Ça peut prendre du temps mais, si on a tout ça, on finit par gagner la Solitaire. Pour Nicolas, si ça n'avait pas été l'an dernier, ça aurait pu être cette année. Et puis, il faut penser sans cesse à se développer, à progresser. Si on ne le fait pas, on perd contact avec ce fameux moment. Et on ne gagnera jamais.

À l'inverse, Nicolas, quel regard portez-vous sur les trois victoires de Jean ?

N.L. : Ce que j'admire chez Jean, c'est qu'il a été capable de passer de génération en génération sans défaillir. Il était bon il y a trente ans, il est bon encore cette année. Quand tu vois l'évolution de la voile pendant toutes ces années, c'est qu'il a su se remettre au goût du jour en permanence, il a su se remettre à niveau. J'ai gagné la Solitaire du Figaro, mais est-ce que je serai capable de gagner une régate encore dans dix ans ? Je n'en suis pas sûr. Quand on voit l'évolution des bateaux, la hausse du niveau général chez les marins, être encore parmi les meilleurs trente ans après, c'est vraiment très fort.

Concrètement, où en êtes-vous de votre développement ?

N.L. : J'ai été au bon endroit au bon moment et je dirais que j'ai eu la réussite qu'il fallait. À cinq heures de l'arrivée à Dieppe, on était encore dix à pouvoir gagner dans la pétole ; il faut bien avouer que, lors de la Solitaire, j'ai eu de la chance. Je ne suis pas largement meilleur que les autres. Mais j'ai franchi un cap. Avant cette Solitaire, j'avais fait suffisamment de progrès pour me retrouver à la bagarre pour la victoire. Et j'ai eu la réussite, ce qui me permet de rebondir pour un obtenir un partenariat avec Generali, qui m'apporte beaucoup de sérénité sur ma façon de naviguer, sur mes choix, sur ma préparation... Voilà comment je l'analyse.

Jean, vous parliez de l'évolution de Nicolas, ça passe évidemment par une confrontation aux autres navigations !

J.L.C. : C'est ce qu'il fait. Tout se passe dans la diversité. Nicolas doit faire le Spi Ouest, de la monotypie. De toute façon, s'il ne fait que du Figaro, il sera baisé.

Nicolas, quelles sont vos perspectives aujourd'hui ?

N.L. : J'ai signé un contrat de cinq ans avec Generali, donc je continue à faire du Figaro avec eux. Je n'ai pas envie de faire autre chose. D'abord parce que je n'en fais que depuis trois ans et, ensuite, il n'y a rien qui me plaît réellement à côté. Par tradition, on quitte le Figaro pour le 60 pieds monocoques, mais ce n'est ni mon envie ni celle de mon sponsor. Je m'estime encore trop jeune pour mener à bien un projet 60 pieds. Ce n'est pas skipper le plus compliqué, c'est mener le projet qui demande du métier. Je ne me vois pas non plus ne faire que du Figaro. Je ferai le Tour de France à la Voile, du Match Race, éventuellement du 60 pieds en équipage si l'occasion se présente... J'ai besoin de m'enrichir d'expériences nouvelles sur d'autres supports. Je pense que c'est grâce au Tour de France que j'en suis là, c'est là que j'ai rencontré Charles Caudrelier, qui m'a ensuite proposé la barre du Figaro de Bostik, son sponsor... En Fig', je m'éclate, j'ai un sponsor qui me suit, ça reste mon objectif principal sur plusieurs années, mais je continue à vouloir faire d'autres choses pour apprendre. Si j'ai l'occasion de faire la Jacques-Vabre 2011 en 60 pieds, je suis preneur ! Voilà ma dynamique aujourd'hui.