Départ du Vendée Globe 2024

Thierry Weber, envoyé spécial en France

“Je ne voulais pas avoir de regrets ou de remords dans 10 ou 15 ans”

ENTRETIEN

Denis Van Weynbergh se lance à l’assaut de l’Everest des mers à bord de son Imoca D’Ieteren Group avec la ferme intention de boucler le tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance.

Pour la voile belge, ce dimanche 10 novembre restera comme une date importante puisqu’un skipper brabançon s’élancera des Sables d’Olonne pour un tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. Après les deux tentatives avortées de Patrick De Radiguès fin des années 2000, Denis Van Weynbergh espère devenir le premier marin belge à terminer la circumnavigation autour du globe par les trois caps des mers du sud lors du Vendée Globe 2024. Pour en arriver à ce stade ultime de tout marin, il a effectué un long cheminement qui l’a mené jusqu’aux pontons des Sables d’Olonne. À 57 ans, père de deux enfants, basé dans la cité sablaise depuis 5 ans, le skipper est devenu par la force des choses, un acteur professionnel de la course au large. Le Brabançon s’est confié à notre quotidien et à LN 24, nous expliquant la genèse du projet et ses attentes sur le Vendée Globe.

Denis Van Weynbergh, racontez-nous nous succinctement votre cheminement de marin depuis vos débuts jusqu’aux pontons des Sables d’Olonne ?

“Ce fut un cheminement classique. Il a commencé en famille, en Méditerranée, avant de me lancer dans la vie active. Après des études de Sciences Politiques, j’ai travaillé comme moniteur de voile à l’UCPA, fait du volontariat pour Médecins sans frontières, œuvré comme journaliste… La voile fut toujours inscrite en parallèle de ce parcours, surtout depuis 2001 quand j’ai pris part à la mini-transat. Je n’avais jamais fait de course au large et de course tout court d’ailleurs. À cette époque, la voile restait en pointillé de mes différentes activités et professions. Une somme de compétence qui sert aujourd’hui les desseins de l’actuel projet. Après avoir porté plusieurs casquettes lors de mes différents projets en Class40 ou en Imoca, pour la première fois, j’ai réussi à mettre tout dans le même schéma et à faire tenir le puzzle ensemble.”

Dans un coin de votre imaginaire, le Vendée Globe était-il présent depuis longtemps ?

“J’ai vendu mon entreprise pour me consacrer uniquement à la course au large. Je ne voulais pas me dire dans 10 ou 15 ans, dans mon canapé que j’aurais dû, si j’avais su… Je ne voulais pas avoir de regrets ou de remords. J’étais à un cap de ma vie, le moment sans doute de faire son introspection. Quitter mon milieu professionnel où je ne m’amusais plus. C’était le moment ou jamais. Et si cela ne réussit pas, au moins, j’aurai été au bout du rêve.”

Après la Route du Rhum, la Transat Jacques Vabre, le Vendée Globe, c’est le challenge ultime ?

“Oui à partir du moment où tu te dis que tu veux devenir skipper professionnel, il n’y a rien de plus haut que l’Everest des mers. Il faut acheter un bateau, le financer, aller voir les banques, les sponsors. C’est un long process. Depuis 2018 quand j’ai acquis le bateau du Hongrois Nador Fâ, le Vendée Globe était en filigrane. C’était l’objectif du projet dans sa version globale. Ce fut un combat de tous les instants. Être là dimanche ne tombe pas du ciel. Il y a eu le cheminement tortueux des qualifications. Depuis 2021, nous sommes à 200 % sur le projet pour lequel on avait défini différentes victoires.”

S’élancer sur l’Everest des mers, c’est donc une succession de victoires ?

“La première, c’était d’annoncer que l’on veut faire le

Denis Van Weynbergh s’élancera dimanche des Sables d’Olonne pour son premier Vendée Globe. © DR

© S.A. IPM 2024. Toute représentation ou reproduction, même partielle, de la présente publication, sous quelque forme que ce soit, est interdite sans autorisation préalable et écrite de l'éditeur ou de ses ayants droit.

Van Weynbergh espère devenir le premier marin belge à terminer la circumnavigation autour du globe. © DR

Vendée Globe. En Belgique, quand tu en parles, on te prend souvent pour un comique, on te répond que c'est impossible. Le deuxième, c'était de se qualifier. En juin dernier, quand la qualif était acquise, on l'a fêté jusqu'à début juillet. Depuis, on est sur la brèche sans discontinuer. Enfin, la troisième victoire serait évidemment d'être le premier skipper belge à boucler le tour du monde, de passer la ligne fin janvier, début février 2025 en remontant le chenal sous les feux de Bengale. De manière plus utopique, ce serait de remporter un jour le Vendée Globe mais le projet n'a pas été initié pour cette finalité. Tous les choix ont été effectués pour fiabiliser le bateau au maximum. Ce n'est pas une Formule 1, c'est un 4x4. Le bateau a fait ses preuves sur l'édition 2016. Depuis évidemment, moult améliorations ont été apportées au bateau au niveau des voiles, de l'hydraulique et des équipements électroniques."

À quelques heures du départ, comment vous sentez-vous psychologiquement et physiquement ?

"Il n'y a pas de stress particulier d'autant que l'on annonce une météo plutôt clémente lors des premiers jours avec un routage établi pour le moment jusqu'aux Îles Canaries. Après, on improvisera au gré des conditions. Le bateau est prêt. Je le suis aussi si tant est que l'on peut affirmer un jour que l'on est prêt à 100 %. On apprend tout le temps. J'ai parcouru plus de 20 000 milles avec le bateau. Cela montre que les choix que l'on a faits en termes de pérennité et de fiabilisation étaient les bons, même si on était parfois tout juste en termes de timing et de chrono par rapport au premier classé. Nous sommes dans le top 10 des bateaux qui ont parcouru le plus de milles depuis deux ans. Et même si on fait des courses avec des pièces obsolètes, c'était important de les faire, d'accumuler du temps en mer après avoir dû renoncer au Vendée Globe en 2020 faute de budget."

Vous allez défier les mers du sud tant redoutées, cela génère-t-il une appréhension particulière ?

"Non. Je ne suis pas encore dans cette perspective. C'est plutôt l'excitation de la découverte qui prévaut pour le moment. Dans l'imaginaire, on pense parfois au point Nemo, le point le plus éloigné de toute terre ou à l'Océan Indien à la réputation compliquée. Cela dit, c'est sans doute aussi l'une des dernières aventures humaines qui existent sur notre planète mais il y a aussi la dimension compétition car on a toujours envie de dépasser celui qui est devant surtout s'il est équipé de foils (rires) *mais je ne suis pas au départ pour un classement auquel cas, il faudrait en établir plusieurs catégories* (rires). *Je fais aussi le Vendée Globe pour ce supplément d'âme que l'on ne trouve pas ailleurs aux dires des marins qui ont réalisé plus d'un tour du monde…"*

Interview > T.W.

"Nous sommes fiers d'être à ses côtés"

Van Weynbergh est entouré d'une équipe de bénévoles depuis des années. Sans eux, le skipper belge ne pourrait pas s'élancer pour un tour du monde.

Une fois lancé dans son épreuve, le skipper est seul à briller sur les océans du globe. Par bien des similitudes, le Vendée Globe est un petit-cousin des sports mécaniques. Sur terre comme sur mer, celui qui est mis en lumière ne serait rien sans être bien entouré. Les ingénieurs et les préparateurs sont des acteurs incontournables du monde de la course. Bien sûr, dans le cas de Denis Van Weynbergh, on n'évoque pas les grosses écuries de course au large. Tous les teams du Vendée Globe ne disposent pas des mêmes ressources humaines et financières. C'est d'ailleurs ce qui fait la beauté de cette épreuve.

Rencontre aux Sables d'Olonne avec ces hommes et femmes de l'ombre qui forment l'équipe de bénévoles du skipper belge et qui partagent leur emploi du temps entre les conteneurs de la zone technique, les travaux sur le bateau et les validations avec les skippers. Chacun compose avec ses ressources. L'accent est mis sur la polyvalence. Sur le projet de Denis Van Weynbergh à bord du D'Ieteren Group, le groupe de bénévoles est aussi une histoire de couples originaires des Sables d'Olonne.

Chaque personne compte

À l'instar de Frédérique et Jean-Noël Martineau. La première s'occupe des relations presse et des hospitalities. Son mari, c'est l'expert "IT systèmes". C'est le "geek" de l'équipe qui cherche toujours des solutions innovantes. Bénédicte et Florent Foussard forment un autre couple. Elle gère tous les aspects en relation avec les directions de course alors qu'il est le "monsieur qualité et arbitrage". Julien Berthelot, c'est le McGyver de l'équipe, le responsable technique du projet. Karine Ruand s'occupe de tous les aspects médicaux et de l'appui logistique. Hubert Lestang, retraité, est le sénateur du ponton, la bienveillance à l'état pur.

Enfin, Céline et Teiva Tiata gèrent la partie textile et l'appui logistique et des stocks. À l'approche du départ, on sent l'émotion dans les yeux du couple : *"Denis est un personnage charismatique, il sait convaincre des interlocuteurs. Comme tout un chacun, il a ses bons et ses mauvais moments, ses coups de gueule. Quand il prend une direction, il la suit jusqu'au bout. Nous, on l'accompagne dans son projet, dans ses démarches. Denis le Belge est le premier à trouver des compromis quand surgissent certaines tensions. Il a besoin de savoir que nous sommes derrière lui. On est fier d'être à ses côtés."*

Dimanche matin, au moment de s'engager dans le chenal des Sables d'Olonne, les navigateurs seront seuls en scène, mais dans leur ombre, les équipes techniques vivront le Vendée avec intensité !

T. W.

La Dream Team de bénévoles entoure Denis Van Weynbergh sur l'Imoca D'Ieteren Group. © DR

Interview et images du Vendée Globe sur LN24

LN24 se lance aussi à l'assaut du Vendée Globe ! Retrouvez ce vendredi à 15h notre interview de 52 minutes de Denis Van Weynbergh, accompagné par Jean-Marc Ghéraille et Thierry Weber. Vous aurez également droit au départ en direct, ce dimanche, de 12h30 à 15h. Mais aussi un récap hebdomadaire d'une demi-heure des événements de la semaine à 21h30, le vendredi, à partir du 15 novembre.
Prêts à prendre le large ? Rendez-vous sur la chaîne info !

© S.A. IPM 2024. Toute représentation ou reproduction, même partielle, de la présente publication, sous quelque forme que ce soit, est interdite sans autorisation préalable et écrite de l'éditeur ou de ses ayants droit.