

# PREMIÈRE, EN MULTI DANS L'ANTARCTIQUE

Et il s'agit même d'une double première, puisque *Libellule*, un Salina de Fontaine-Pajot, dûment « durci », devient le premier catamaran de grand voyage à avoir franchi les deux cercles polaires, Nord et Sud...

BATEAUX 667



En 2013, Philipp Cottier, sa compagne et leurs trois filles franchissaient le mythique passage du Nord-Ouest dans l'Océan Arctique avec *Libellule*, un Salina 48 acheté 600000 € en 2009 et doté de renforts en kevlar.

Yacht-Club de Puerto Williams, village le plus austral de la planète et dernière étape avant l'Antarctique : un bateau militaire réformé tient lieu de clubhouse. Ses flancs et ses pontons ont vu défiler des aventuriers de tous poils, comme cette jeune femme débarquée seule avec son traîneau sur la péninsule antarctique ou encore ce skipper d'un Open 50, une "luge de course" dont la coque dématée attend toujours d'être conduite au chantier. Pourtant, quand le *Libellule* est venu s'amarrer au flanc du Micalvi les sourcils se sont levés : un catamaran, en polyester, en route pour les glaces de l'Antarctique ! Il ne manquait plus que ça. Les bateaux qui mettent le cap sur le continent blanc sont généralement de solides monocoques en acier ou en aluminium, dont l'étrave taille son chemin entre les glaces résiduelles. Nous sommes en décembre 2014, c'est l'été austral. Un marin emmitoufflé dans sa parka, malgré une « tiédeur » relative, exprime ses doutes, à voix haute. "Un cata, ça ne va pas écarter les plaques, mais au contraire les pousser devant lui, et se boucher le chemin... Sans oublier les coques, qui ne résisteront pas aux impacts."

**CE QU'IL IGNORE C'EST QUE** "Libellule", le nom de ce catamaran, n'en est pas à ses premières

glaces. En 2012, il étreignait les canaux du Groënland. À l'été 2013, il devenait le premier de son genre à emprunter de bout en bout le passage du Nord-Ouest en Arctique. Concrètement, le multicoque de voyage, un Salina 48 construit par Fontaine-Pajot, a été « durci » à chacune de ses épreuves. "En 2012 nous avions déjà renforcé les étraves avec du kevlar ; après le passage du Nord-Ouest nous avons fait de même avec les lignes de flottaison, les varangues ou les tubes de jaunmière », précise son skipper Yves German. Sans omettre la préparation théorique : "Entre huit mois et un an de travail pour acquérir des données météo et déterminer si nous pouvions aller dans cette zone avec le *Libellule*. Nos deux coques, moins manœuvrantes qu'une seule, nous contraignent à anticiper. La technique consiste à jouer sur les moteurs pour pousser les plaques dans un sens ou dans l'autre tout en postant des équipiers à l'avant munis de grandes perches en carbone. À leur aide, ils amplifient ce mouvement. On parvient ainsi à se créer une route dans les mêmes densités de glace que les autres bateaux.

L'équipage se prend en photo sur le pont du *Libellule*, avec à l'horizon les Dents de Navarino, la chaîne de montagnes enneigées qui domine Puerto Williams. Nous sommes le 30 décembre, ►



*Seulement quatre jours de beau temps sur 22 de navigation en quête de sommets vierges à conquérir, et une conclusion : décidément, l'Antarctique, c'est magique.*

*Le 23 janvier dernier, Libellule au mouillage de Nansen Island, tandis que l'équipe monte l'ascension d'un ultime sommet malgré les menaces d'avalanche.*





Ci-dessus, mouillage proche de la station Vernadsky où résident 12 personnes dont sept scientifiques et où l'équipage du catamaran bénéficie du réconfort d'un sauna en échange de quelques bières.

À droite, la trace du Libellule, telle que publiée sur le blog de l'expédition : 22 jours parmi les growlers et 300 milles vers le Sud, jusqu'à l'Île Lavoisier avant la remontée.

► jour du départ. "On devrait profiter d'une bulle anticyclonique, des conditions exceptionnelles pour descendre le passage de Drake", sourit Yves German. Avec sa compagne et le skipper Sylvain Martineau, ils forment l'équipe "marine". Philipp Cottier, financier suisse et propriétaire du Libellule, dirige l'équipe "montagne", composée de trois autres alpinistes suisses qui ambitionnent de conquérir quelques sommets inviolés de l'Antarctique. Le catamaran est plein comme un oeuf, avec un supplément de 800 litres de diesel entreposé sur le pont et un avitaillement pour 5 semaines. Yves German s'apprête à donner le signal du départ, plutôt heureux de son étape dans le petit port chilien du bout du monde : "On est des bleus de l'Antarctique, on aurait pu nous regarder un peu de haut... Et c'est tout le contraire. Les skippers expérimentés nous ont donné énormément d'infos..."

**MERCREDI 11 MARS 2015.** Revenu dans son bureau à Zurich, Philipp Cottier nous raconte la suite. "Nous sommes revenus à Puerto Williams le 29 janvier, après vingt-deux jours passés le long de la péninsule antarctique, auxquels

il faut ajouter neuf jours pour descendre et remonter le passage de Drake. Sur ces vingt-deux jours, nous n'avons eu que quatre jours de beau temps. Mais cela reste un voyage fantastique. Entre baleines et manchots, la vie marine est incroyablement riche. L'eau est tellement chargée de plancton et de krill que lorsque l'on plonge on ne voit pas à plus de cinq mètres. Au nord de la péninsule, du côté de Port Locroy, ou du volcan immergé de l'île de la Déception, on a croisé quelques bateaux. Les garde-côtes chiliens nous ont dit qu'une quarantaine de voiliers fréquentent la région chaque saison, plus les paquebots de croisière. Mais plus vous descendez, plus vous êtes confronté à la solitude. En 22 jours, nous avons vu moins de dix voiliers.

« Les conditions de navigation ont été moins compliquées que lors de notre passage du Nord-Ouest : moins de glace, peu de courant, pas de vents forts. Le vrai problème, ce sont les mouillages. Ceux qui sont connus sont souvent impraticables parce que trop encombrés par la glace. En optant pour des mouillages moins identifiés, la méfiance est de rigueur. En plus de l'ancre, on sort l'annexe pour amarrer le bateau à la côte avec des aussières de cent mètres... Et la nuit, il faut faire des quarts pour repousser les growlers dérivant avec les perches. Si la plaque arrive à 0,5 nœud, ça passe. Si c'est 2-3 nœuds, attention. Une plaque peut se coincer entre le bateau et la chaîne d'ancre. Il est même arrivé que l'on soit obligé de sortir en ur-

**“ Il existe désormais sur la péninsule antarctique un sommet portant le nom de Libellule ”**

gence d'une baie sur le point d'être bloquée par un iceberg. Plus on va au Sud, plus la glace est menaçante et moins les cartes sont précises...

Après avoir descendu le long de la péninsule antarctique sur 300 milles, pourquoi faites-vous demi-tour au sud de l'île Lavoisier ?

« Notre objectif était de faire des premières en montagne. Au nord de la péninsule, beaucoup de sommets ont déjà été conquis. On est passé au large de Renaud Island mais quand on a voulu rejoindre la côte, la glace nous a fait reculer. Infranchissable : de la banquise à 90 %. Nous savions par notre routeur météo que la situation n'allait pas en s'arrangeant. Nous avons alors décidé d'aller jusqu'au cercle antarctique. C'est ainsi que le Libellule est aujourd'hui le premier catamaran en polyester à avoir franchi les deux cercles polaires. Puis nous sommes repartis vers le nord. En Antarctique il faut toujours avoir un plan B voire un plan C même avec les nouvelles technologies. Nous avons pu faire au cours de cette remontée une longue sortie de trois jours sur le Mont Matin, 2415 m d'altitude, avec le soleil. En tout nous avons gravi 12 sommets, réalisé trois premières dont l'ascension d'un beau sommet que nous avons désormais baptisé Mont Libellule.

**Le routage était-il indispensable ?**

« Plutôt : l'actualisation des images des glaces est vitale dans une région où avec le vent la situation peut changer d'un jour à l'autre, voire encore plus vite. En remontant le Drake nous avons affronté une série de systèmes dépressionnaires, routiniers là-bas. Avec un catamaran il est plus difficile de remonter au vent. Le routeur, là aussi, nous a aidé à trouver la route optimale. Pour la

montagne, enfin, ses cartes météo ont décidé du timing optimal de nos ascensions.

« Monocoque ou catamaran, tout est une question de préparation et de connaissance intime du bateau. Nous avons déjà navigué 40 000 milles avec Libellule, dans toutes les conditions. Avant cette expédition, Yves a passé deux mois en Nouvelle-Zélande pour une ultime préparation : renouvellement du grément, révision du moteur, antifouling, etc. Sans oublier les renforts en kevlar. Dans un catamaran conçu pour naviguer sous les alizés, on a évidemment souffert du froid, d'autant plus que notre chauffage a été défaillant. La température extérieure était de 0 à -5°, et les trois membres d'équipage ont eu des débuts d'engelures. Le passage de la glace demande aussi plus de travail, car nous avons une largeur de 7,80 m à faire passer. Cependant, nous n'aurions pas fait un programme de navigation très différent. Quand la glace bloque les côtes, personne, monocoque compris, ne passe. Côté avantages, avec 1,10 m de tirant d'eau, dans des secteurs mal ou non cartographiés, on se sent quand même plus en sécurité... Dans deux tiers des mouillages nous pouvions voir à la fois le fond et le dessous du bateau. Et la nacelle d'un catamaran offre aussi une vue panoramique dont il fait bon profiter à l'abri. Nous n'avons eu que 18 % de beau temps soit nettement en dessous de la moyenne du Sud (30 à 40 %) mais c'est en fait une loterie. Certains ne voient pas le soleil de tout leur voyage, pour d'autres c'est le contraire. C'est vrai que l'on aurait pu faire plus de sommets si le plafond nuageux avait été plus haut, mais même dans la grisaille, un voyage en Antarctique reste magique. ■



31 décembre 2014, Saint-Sylvestre dans les eaux du Passage de Drake.



Entre deux ascensions, initiation à la construction d'igloos.



6 janvier, beau temps sur Trinity Island pour une mise en jambes...