ALIMENTATION DES SKIPPERS : UN ÉQUILIBRE TRÈS ÉTUDIÉ

Partir sur un Vendée Globe c'est aussi prévoir 85 à 90 jours de nourriture à mettre en œuvre soi-même et à calculer au plus proche des besoins physiques et psychologiques des marins. Comment font les skippers, qu'embarquent-ils et comment leur alimentation est-elle organisée ? Quelques éléments de réponses…

Vous êtes-vous posé la question de ce que vous alliez manger matin, midi et soir entre le 6 novembre 2016 et fin janvier/début février 2017 ? Evidemment non. Les skippers du Vendée Globe, eux, sont bien obligés de résoudre à l'avance cette étrange équation. Avec en prime quelques préoccupations très différentes de celles des terriens. D'abord parce qu'ils doivent manger davantage pour compenser une consommation énergétique bien supérieure à celle d'un employé de bureau. On estime que la dépense énergétique quotidienne nécessaire à un marin solitaire du Vendée Globe est en moyenne de 4 000 kilocalories - en tous cas comprise entre 3 500 et 5 000 kilocalories, voire plus - alors qu'un adulte à terre n'en « brûle » que 2800 en moyenne. Dans les zones les plus froides de la planète, un skipper du Vendée Globe a besoin de deux fois plus d'apport calorique qu'un terrien.

Lyophilisés et plats préparés

Prévoir large ? Ce n'est pas si simple : il s'agit surtout de prévoir juste puisqu'il faut faire très attention au poids embarqué, ennemi juré de la performance. Or celui de l'alimentation est loin d'être neutre : 120 à 180 kilos d'avitaillement (avec les

produits d'hygiène et d'entretien). Prévoir la quantité idéale donc - les favoris prennent 80 à 85 jours de nourriture, les autres un peu plus - mais ne pas oublier non plus le timing : on n'a ni les mêmes besoins ni les mêmes envies sous les chaleurs des tropiques que dans les immensités glaciales autour de l'Antarctique. C'est aussi pourquoi certains skippers ne font confiance qu'à eux-mêmes dans le choix de leur avitaillement, en tous cas y jettent toujours un œil très intéressé. Et quand ils délèguent ce poste, c'est à des proches qui les connaissent parfaitement, voire carrément à des diététiciens. Morgan Lagravière résume : « bien s'alimenter est essentiel, cela fait partie des moments de plaisir et c'est aussi notre carburant, ce qui nous donne de l'énergie. Je n'ai pas totalement délégué cet aspect de la préparation car il me semblait important que je sois présent dans la sélection des aliments tout comme dans la manière dont je veux les disposer à bord. » Fabrice Amedeo, lui, travaille avec la nutritionniste du sport Virginie Auffret. Celle-ci explique : « Pour connaître les besoins de Fabrice, nous avons défini ses habitudes alimentaires, à terre et pendant les courses. A partir de là, j'ai établi des menus adaptés à ses besoins. » Le tout sachant que « le but est d'éviter une perte de poids importante, tout en gardant le plaisir de manger, en jouant sur la qualité des plats et leur qualité nutritionnelle ». Ne pas oublier non plus les effets de l'alimentation sur le sommeil. La nutritionniste Eve Tiollier, qui travaille avec Jean-Pierre Dick, explique : « en plus des sacs de nourriture contenant ses apports quotidiens suffisants et équilibrés, Jean-Pierre dispose d'un sac complémentaire dans lequel il pioche à sa guise des aliments sucrés ou protéinés qui favorisent l'endormissement ou, au contraire, la vigilance. »

Un sac par jour

Si quelques-uns, comme Arnaud Boissières, n'embarquent quasiment que de la nourriture lyophilisée, pour de nombreux skippers de la flotte l'avitaillement est constitué de 40 à 50% de produits préparés sous vide et 50 à 60% de produits lyophilisés. Même si les lyophilisés ont fait de grands progrès ces dix dernières années en termes de variété et de qualité gustative, ils sont en général un peu moins appréciés des skippers que les plats préparés. Ils présentent en revanche de nombreux avantages : ils sont très peu encombrants, nourrissants et très légers… d'autant que l'eau douce qui sert à les préparer est fournie par le dessalinisateur du bord. Il suffit de la faire chauffer sur l'unique réchaud du bord (style camping) puis de la mélanger au sachet et le tour est joué. Erwan Steff, directeur du team Quéguiner-Leucémie Espoir de Yann Eliès, explique : « l'avitaillement est réparti en sept sacs étanches pour un total de 175 kilos. Ils sont marqués aux dates auxquelles Yann doit les ouvrir, sachant qu'il va manger différemment selon les conditions et les températures rencontrées sur le parcours. A l'intérieur, il y a des petits sacs zippés qui correspondent au repas d'une journée. » Et, bien sûr, il faut « matosser » tout cela, c'est à dire déplacer les sacs suivant l'allure pour équilibrer le bateau, exactement comme on le fait pour les voiles. Jérémie Beyou, Vincent Riou et de nombreux autres conçoivent et organisent leur alimentation de manière approchante. Sébastien Josse est particulièrement gâté, car lui embarque des plats préparés par Julien Gatillon, chef étoilé du restaurant gastronomique Le 1920, à Megève. « Ce qu'il cuisine est un vrai délice », assure Sébastien, avant de citer une autre anecdote qui en dit long aussi sur l'importance psychologique de la nourriture à bord : « une fois j'ai réussi à garder une orange jusqu'en Nouvelle-Zélande. Tu la protèges comme un trésor et quand tu la croques c'est magique ! ».

L'indispensable superflu

On touche du doigt un autre aspect important de l'alimentation : le plaisir. Qui s'avère primordial puisque jouant sur le moral et donc la performance du skipper. Alex Thomson a

déjà calculé, avec son coach Lawrence Knott, qu'il pourrait perdre une douzaine de kilos pendant le Vendée Globe et a adapté son avitaillement en conséquence… mais surtout sans oublier les 'cahouettes', car « en cas de navigation très dure, la joie simple d'ouvrir un paquet de cacahouettes peut être le summum de la journée ! » Certains embarquent des bonbons, du chocolat, des nounours à la guimauve, des pâtes de fruits, des noisettes, en un mot des petites douceurs faciles à saisir et à grignoter. D'autres comme Vincent Riou embarquent de la charcuterie sous vide qui vient agrémenter le plat du jour, pour certains le foie de morue, les sardines à l'huile ou le pâté en boîte sont aussi de petits délices. Le moral du marin passe aussi par là, sans oublier ni le petit foie gras pour Noël, ni le pain de mer des Abers ou de la Trinité qui se conserve les deux premières semaines de course.

Sur ce sujet enfin, si l'offre a beaucoup progressé - on trouve à peu près tous les plats possibles en lyophilisés et leur goût s'améliore d'année en année - on évolue aussi d'un point de vue scientifique. Kito de Pavant va ainsi faire l'objet d'une étude destinée à mieux connaître son état nutritionnel pendant la course. Le Professeur Patrice Darmon, responsable du Service Endicronologie, Maladies Métaboliques et Nutrition du CHU de Marseille, explique que cette étude servira non seulement « à proposer des stratégies d'alimentation du skipper afin d'améliorer ses performances physiques et mentales » mais aussi « qu'une application possible serait de proposer des pistes d'amélioration pour des personnes travaillant en conditions extrêmes, soumises à des stress répétés et/ou à une déstructuration des horaires de travail… »

Bruno Ménard/ M&M