

SPORT LES AMBITIONS DE VENTURI POUR LA SAISON 2017-2018 DE FORMULE E

MONACO

HEBDO

TOUTE L'ACTUALITÉ DE LA PRINCIPAUTÉ

POLITIQUE

HORIZON MONACO:
«NOUS N'AVONS PAS
UNE VISION AUSSI
SINISTRE DE MONACO»

POLITIQUE

PRIMO!:
LA DÉMONSTRATION
DE FORCE

SANTÉ

FIGHT AIDS MONACO:
«POUR LES JEUNES,
LE SIDA EST UNE
MALADIE ANCIENNE»



ELECTIONS NATIONALES 2018

DEUX OU TROIS LISTES ?

WWW.MONACOHEBDO.MC

2.50 EUROS | N° 1040

Du 30 novembre 2017



ELECTIONS NATIONALES 2018
MUTÉ, GUILLAUME ROSE RESTE COMBATTIF



YVAN BOURGNON, TÉMOIN DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Mercredi 22 novembre, le navigateur Yvan Bourgnon a présenté son projet de navire ramasseur de déchets en Principauté. Il raconte à *Monaco Hebdo* comment il en a eu l'idée. **PAR SOPHIE NOACHOVITCH**

**« L'Océan
Indien, c'est
un drame.
Il y a des
plastiques
partout. J'ai
été choqué
par tous ces
déchets »**

« Il y a 10 ans, on comptait 90 % de glace. Il n'y en a plus que 20 %. » Le constat d'Yvan Bourgnon, grand navigateur, vainqueur de la Transat Jacques Vabre de 1997, est sans appel. Celui qui se qualifie d'ambassadeur de l'écologie est allé constater l'été dernier combien le réchauffement climatique avait eu un impact sur le grand nord. Parti le 13 juillet de l'Alaska, il rejoint l'Atlantique en 72 jours en traversant le Passage du nord-ouest, au nord du Canada. Une zone particulièrement hostile, où règne en maîtresse implacable la glace. Sauf que ce n'est plus vraiment le cas.

« INUITS »

« Mon idée était d'être le premier à naviguer à la voile en solitaire dans le grand nord et d'être le premier à montrer que le réchauffement climatique permet de passer là où c'était impossible, il y a dix ans, insiste Yvan Bourgnon. Les échanges avec les Inuits ont été très instructifs.

LES ENJEUX SONT FORTS, PUISQUE LES SCIENTIFIQUES ESTIMENT QUE LA POLLUTION PLASTIQUE DANS LES OCÉANS POURRAIT ÊTRE MULTIPLIÉE PAR 2 OU PAR 3 D'ICI 2050

Ces pêcheurs de 40-50 ans m'ont raconté ce qu'ils vivent. On comprend rapidement que lorsqu'ils étaient petits, ils ne connaissaient que la banquise. Ils n'avaient pas de bateau, ils ne pêchaient qu'en faisant des trous dans la glace. L'eau, ils ne la voyaient jamais. » Ce navigateur estime qu'en l'espace de 20 à 30 ans, la banquise a quasiment complètement disparu. « On le sait quand on écoute les scientifiques. Mais là, c'était très concret. »

6 MÈTRES

A bord de son catamaran de seulement 6 mètres, Yvan Bourgnon est parti seul, emplissant chaque coque de son bateau — au millimètre près — du nécessaire pour son voyage. Il affirme avoir dû faire des choix entre plus d'eau et de nourriture ou plus d'outils, parce que dans cet univers extrêmement hostile, il devait être capable de pouvoir réparer seul son bateau. Les mésaventures n'ont pas manqué. Une nuit, alors qu'il est en plein sommeil dans une crique de l'île de Baffin au Canada, il est réveillé en sursaut, son navire basculant à 45 degrés. « Un ours était monté sur le pont, un monstre de 3 mètres de haut et dans les 500-600 kg. J'étais pris de panique, relate l'explorateur. Heureusement, j'avais un pistolet à portée de main. J'ai tiré deux coups en l'air. »

« 8 000 KM »

Mais l'ours ne bronche pas. L'homme tente de hurler pour le faire fuir mais rien n'y fait. « Je me suis dit qu'il

fallait que je me calme, parce qu'en quelques secondes, il pouvait être sur moi. Je me suis mis à le viser au milieu du crâne, mais je savais que je n'avais droit qu'à un seul coup, sinon c'est lui qui me tuait. » Mais l'ours finit par se laisser basculer en arrière, dans l'eau. Pendant plusieurs jours, Yvan Bourgnon met des réveils pour entrecouper son sommeil. En racontant sa mésaventure à des Inuits, il apprend que les ours sont partout dans cette zone. « Avant, les Inuits tuaient environ 250 000 ours par an. Mais l'espèce est protégée désormais. Ils n'ont le droit d'en tuer que 25 par an. » Tout au long de ce périple, Bourgnon est impressionné par la nature. « J'ai passé presque 8 000 km sans voir d'antenne. La nature y est à l'état brut, sans bruit. C'est hyper violent », décrit-il.

« APPROCHE PURE »

Il affronte aussi des tempêtes terribles, surtout pour un skipper voguant sur un voilier de 6 mètres. Un choix d'ailleurs tout à fait assumé. « Pendant 20 ans, j'ai navigué sur les plus gros bateaux du monde. Et finalement, je me suis dit que le plus dur, ce serait probablement de voyager sur un petit bateau. » Depuis 10 ans maintenant, il en a fait son seul moyen de transport. « C'est l'approche la plus basique, la plus saine, la plus pure de mon sport, insiste-t-il. Je me suis vraiment plu là-dedans. » Celui qui était passionné par la compétition a décidé de se mettre lui-même au défi, mais aussi la nature, dans ce minuscule bateau, sans habitacle, sans GPS, sans technologie. Juste trois coques et une voile. « Il y a évidemment des risques et du danger. Mais c'est l'aventure et l'exploration que je cherche. » Et cette sensibilité face à l'environnement.

« MACRO DÉCHETS »

Son premier tour du monde en bateau, Yvan Bourgnon l'effectue pendant 4 ans avec ses parents quand il est petit. Il est subjugué par la beauté des océans et leur pureté. « A l'époque, il y avait zéro pollution. » Entre 2013 et 2015, il en effectue un nouveau, à bord de son petit catamaran. Presque 40 ans plus tard, c'est une toute his-

→ LE MANTA

Ce navire de 70 mètres de long et de 49 mètres de large a une capacité de 600 mètres cubes de déchets soient près de 200 tonnes. Equipé de quatre coques, ce bateau aura une empreinte carbone réduite au minimum. Il sera en effet équipé de 1 500 m² de panneaux solaires générant près de 200 kW. 4 éoliennes verticales fonctionnant selon le système Darius produiront un complément d'énergie d'au moins un mégawatt annonce-t-on. Elles permettront d'alimenter les moteurs du Manta. Un système de panneaux coulissants au niveau de l'eau permettra de ramasser les déchets qui seront immédiatement triés. Le navire se rendra ensuite dans les ports situés à proximité d'usines de retraitement des déchets afin qu'ils soient recyclés.

R.B.



© Photo Pierre J. Kubis Designs



« Ces pêcheurs de 40-50 ans m'ont raconté ce qu'ils vivent. On comprend rapidement que lorsqu'ils étaient petits, ils ne connaissaient que la banquise, ils n'avaient pas de bateau, ils ne pêchaient qu'en faisant des trous dans la glace. L'eau, ils ne la voyaient jamais. » Yvan Bourgnon. Navigateur.



toire qu'il relate. « L'océan indien, c'est un drame. Ily a des plastiques partout. J'ai été choqué par tous ces déchets. Et ce n'était pas seulement des microparticules, mais aussi des macro déchets. Cela m'a interpellé. On agissait à la maison en fermant notre robinet. Mais je me suis rendu compte que personne n'allait chercher les déchets en mer. »

« SOURCE »

C'est alors qu'a germé l'idée du bateau Manta pour nettoyer les océans. Avec une douzaine de personnes, il crée une association, The Sea Cleaners, les nettoyeurs de la mer. Et il lance une première étude pour voir s'il était possible de faire un bateau pour ramener les déchets à terre, de manière significative. « Cette première étude a permis de comprendre que c'était possible. Nous avons lancé une deuxième étude de faisabilité. On est ca-

pable de ramasser jusqu'à 600 m³ de déchets, indique Yvan Bourgnon. On ne va pas éradiquer les déchets en mer. Mais on veut participer de manière significative en intervenant à la source. »

EMBOUCHURES DE FLEUVES

En effet, selon lui, le problème des déchets qui ont déjà passé plusieurs mois, ou années en mer, est qu'ils ne sont plus recyclables. De plus, ils ont déjà largement pollué leur environnement. Objectif pour Manta : ramasser les déchets à proximité des côtes, afin de les recycler. Les embouchures de fleuves et zones côtières sont les premières cibles. « Nous avons l'ambition d'être une des solutions à cette pollution. Nous ne sommes pas la seule, insiste Yvan Bourgnon. Mais on n'a plus le choix, il faut agir. Cent de ces bateaux, cela coûterait 2 milliards d'euros. À l'échelle d'un Etat, c'est possible. » Bourgnon rappelle que le but n'est évidemment pas de gagner de l'argent. L'association The Sea Cleaners est à but non lucratif. Mais la construction du bateau aura forcément un coût. À l'issue des différentes études de faisabilité, ce navire devrait voir le jour d'ici 4 à 5 ans et être ensuite testé pendant 2 ans, afin d'avoir des chiffres concrets à proposer aux gouvernements. Et les enjeux sont forts, puisque les scientifiques estiment que la pollution plastique dans les océans pourrait être multipliée par 2 ou par 3 d'ici 2050.

noachovitch@monacohebdo.mc

[@effetpapillon](https://twitter.com/effetpapillon)

L'ÉMOTION AU CŒUR DE L'OCÉAN AUSTRAL

Mercredi 15 novembre, Yvan Griboval a présenté le film résumant son odyssée à bord du Boogaloo, le navire de l'Oceanoscientific. Griboval a réalisé des relevés scientifiques au sud des trois grands caps continentaux, Cap de Bonne-Espérance, Cap Leeuwin et Cap Horn, une zone encore très méconnue.

PAR SOPHIE NOACHOVITCH

C'est une vidéo toute en émotion qu'a présentée, mercredi 15 novembre, l'explorateur Yvan Griboval. Lors d'une soirée au Yacht Club, il a proposé à ses membres un film de 27 minutes, résumé de son aventure autour du courant circumpolaire, au sud des trois grands caps continentaux, Cap de Bonne-Espérance, Cap Leeuwin et Cap Horn du 17 novembre 2016 au 2 juin dernier. Un voyage à bord du Boogaloo, un navire de haute technologie spécialement conçu avec son association Oceanoscientific pour explorer cette zone très peu connue des scientifiques. Le voilier a été équipé de nombreux capteurs, afin de recueillir de précieuses données sur la région.

TEMPÊTES

S'il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions, celui qui se qualifie d'« *ouvrier de l'océanographie* » a pu constater que l'océan austral semblait peu pollué. Au contraire, la nature y règne, l'océan est brut, dur et violent. C'est ce qui ressort du film. Les images montrent les splendeurs de la nature tels des couchers



© Photo Yvan Griboval

de soleil aux couleurs surréalistes, des albatros majestueux, compagnons de route d'Yvan Griboval. Ces six mois en mer sont aussi ponctués de terribles tempêtes, pendant lesquelles le ciel devient aussi noir que l'encre, où des creux géants percent les flots. Yvan Griboval relate comment il a dû s'harnacher à l'intérieur du navire pour ne pas être projeté d'une paroi à l'autre, alors que le Boogaloo se couchait sur ses flancs.

PARI FOU

Puis, c'est la fin du voyage. Une séquence émouvante au cours de laquelle le navigateur se filme, le cap Horn dans le dos. Il est bouleversé, submergé par les sentiments cumulés durant ces semaines en mer, mais aussi par la tristesse de devoir retrouver la terre ferme. Il évoque son inquiétude pour l'avenir des océans. Mais il l'a promis devant l'assistance du Yacht Club, il ne rêve que d'une chose : reprendre la mer et être le premier à naviguer sur l'océan austral en plein hiver. « *Je ne pense*