



Coaching... Les enjeux d'une transat à deux...

En voile de compétition, les régatiers sont de plus en plus nombreux à avoir fait appel à des coach autant en solitaire qu'en équipage. Gilles Monier, Professeur à l'ENVS (Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques) de Beg Rohu, collabore avec certains régatiers de haut niveau depuis une quinzaine d'année. En voile Olympique (Faustine Merret, Pascal Rambeau) et plus récemment sur la coupe de l'Amérique mais également avec de nombreux skippeur et équipiers de la course au large (Pascal Bidegorry, Charles Caudrelier, Jean Pierre Dick, Yann Elies, Jeanne Grégoire, Gildas Morvant, Yvan Ravussin...)

Nombres de personnes s'interrogent sur le rôle d'un coach mental à l'approche d'un grand événement comme les transats en double. En Figaro pour l'AG2R, sur trimaran de 60 pieds comme la transat Jacques Vabre ou sur des monocoques comme la Barcelona, les marins vont se retrouver pendant plusieurs jours en compétition sur des bateaux exigeants dans des conditions souvent extrêmes. Etre le plus performant à deux implique certes un bateau bien préparé, une technique affûtée tant dans les manœuvres que dans les conduites, un routage performant, mais aussi **une complémentarité et un partage des différentes tâches ou chacun doit collaborer efficacement 24h sur 24 et cela pendant une période allant de 15 jours à 3 mois.**

Le facteur humain est indéniablement un des facteurs de la réussite à l'arrivée. Les marins témoignent de nombreuses difficultés ; la fatigue, les conditions de navigations extrême, le stress engendré par la peur de la casse, le chavirage, le classement, les difficiles prise de décision sur les trajectoires en fonction de la météo ou des choix de range de voile impliquant souvent des manœuvres éprouvantes pour les deux équipiers. Tous ces éléments font que ce sport prend une dimension où **le partage des tâches, la communication, l'organisation du rythme à bord, la confiance en l'autre et la cohésion sont des facteurs essentiels.** C'est à partir de ces thèmes que Gilles Monier propose de travailler avec les skippeurs et les équipiers quelques temps avant une course. A partir des outils qu'il propose, l'objectif est de **déboucher sur des axes concrets de comportements à bord.**

Connaissance de soi et confiance en l'autre...

Les échanges consistent en partie à travailler sur la communication et la confiance en soi et en l'autre. Ils reposent sur un ensemble de questions où chacun des équipiers va être amené à se prononcer autant sur lui-même que sur son équipier.

Les équipiers s'expriment sur les **représentations des « qualités » ou « les points forts »** de l'autre autant d'un point de vue du régatier, qu'humaine. L'objectif de ces questions est d'affiner et de renforcer la confiance mutuelle. > savoir ce que pense l'autre et connaître les points sur lesquels se construit la confiance réciproque. Souvent cette première partie souligne les traits de caractères de chacun et permet renforcer la cohésion car bien que les coéquipier se connaissent bien, ils sont peu habitué à exprimer ce qu'il pense l'un de l'autre. Souvent cette phase de l'entretien débouche sur des échanges d'expérience où chacun souligne l'efficacité de l'autre mais marque également les « limites » de telle ou telle qualité

sur la performance du bateau. Par exemple la pugnacité et l'engagement sont des qualités qui peuvent trouver leurs limites dans la gestion du rythme de l'équipage à bord sur plusieurs jours de course...

Le partage s'oriente également sur des aspects plus critique que Gilles appelle « **points à améliorer** » dans un but d'optimisation des comportements. Il est alors demandé à chacun d'apporter un point critique sur le comportement de l'autre et de proposer un moyen d'améliorer ce comportement. Cette partie est essentielle car elle permet à celui qui écoute de se fixer des **objectifs de maîtrise** dans ses propres comportements à mettre en œuvre pendant la course. Cela permet également d'envisager comment le coéquipier doit réagir face au comportement de son acolyte, quelle position adopter dans une perspective d'aide. Enfin annoncer pour l'un et accepter la critique pour l'autre, permet d'envisager le problème quand il survient sur le bateau avec non seulement un peu plus de recul mais également d'avoir anticipé sur la façon collective de réagir.

Gérer les crises...

Sur ces longues traversées, l'influence de la fatigue perturbe les relations, la lucidité dans les prises de décisions, le ressenti des émotions. Il n'est donc pas rare que l'un des équipiers s'énervent pour des détails, puisse devenir « bougon », pousse un grand « coup de gueule » ou se renferme momentanément. Pendant les entretiens, les équipages évoquent, souvent avec un certain humour, ces moments avec le recul suffisant pour que chacun cherche à répondre au mieux à ce genre de situation. Ils témoignent cependant du manque d'efficacité momentané, d'être passé à côté d'un « coup », d'avoir accumulé des griefs qui ressortent à un moment ou fautes d'avoir « mal communiqué » de ne pas avoir su prendre les bonnes décisions. Le rôle du binôme sera d'adopter une position qui permettra à chacun de revenir le plus vite possible dans un comportement efficace. En discutant des scénarios proposés, les équipages peuvent ainsi anticiper leurs réactions et mieux aborder les situations de « crises ». Cela permet également de dédramatiser la situation quand elle arrive...

Organisation à bord...

L'organisation à bord peut être différente d'un équipage à l'autre selon les compétences de chacun. La répartition des tâches peut être assez différente, allant d'une partage des tâches quasi équivalent (barrer, manœuvrer, routage météo, choix des ranges de voiles, prendre les décisions tactiques) à une répartition entre le skippeur et l'équipier plus sectorisée (l'un assurant en priorité la partie navigation au détriment du temps de barre) L'échange permet d'identifier les attentes et les souhaits de chacun en respectant le rôle de skippeur et celui d'équipier. Il n'est pas rare que ces questions soulèvent alors des attentes de la part du skippeur comme par exemple « des aides à la décision » ou « un avis plus appuyé de la part de l'équipier ». La position hiérarchique du skippeur, bien ancrée dans la culture du yachting, n'est une question de responsabilité. L'activité humaine en compétition transocéanique reste une affaire de complémentarité et de complicité. Dans la discussion sur ce thème, chacun met dans la balance, ces souhaits, ces attentes, ces responsabilités.

Se mettre dans le rythme pas dans le rouge...

Quand un des deux équipiers « a un coup de mou » il faut prendre le relais mais pas au-delà des limites raisonnables !!! L'enchaînement de trop longue heure à la barre se paye à un moment ou un autre. Il faut dans ce cas adapter les quarts. Pour cela évaluer l'état de forme ou de fatigue et savoir adopter des schémas d'organisation de quart, sont les savoirs faire

essentiel pour gérer de façon efficace la situation du moment et anticiper sur le scénario à venir.

Il s'agit de bien identifier l'état de fatigue de chacun. Un regard, un échange permet souvent d'évaluer la situation mais les préoccupations sur la marche du bateau et le manque de lucidité inhérent à la fatigue, balaye souvent une appréciation juste de son état et de celui de son équipier. Cette phase d'échange consiste à se caler sur **des critères objectifs de l'état de forme de l'équipage**.

L'objectif de l'échange consiste à se donner les moyens d'assurer une bonne communication dans **les phases ou les équipiers se relais**. Celui qui finit son quart est souvent très fatigué, celui qui sort de sa récupération n'est pas toujours réceptif dès son réveil. Il convient donc dans ces moments là d'être le plus concis dans la communication et le plus opérationnel. Ces échanges permettent de préparer un **check-list** que chacun convient sur les informations essentielles à échanger selon divers scénario.

D'autres sujets comme les étirements, l'hydratation, la nourriture sont abordés autant dans l'idée de l'amélioration de la connaissance de l'autre, dans l'approche ergonomique du bateau, que sur les principes de récupération. Chacun y va de sa petite recette et l'échange permet souvent de découvrir les petits « truc » et les rythmes de l'autre...

Gérer la prise de risque...

Un des points cruciaux est la notion prise de risque car il y va de l'intégrité de l'équipage.

L'état de fatigue que nous venons d'aborder ci-dessus se compose alors avec la météo, l'état du bateau, la place occupée, l'appréciation de la trajectoire des autres bateaux. Ce sont ces indices qui pèsent sur ce que l'équipage est capable d'accepter, de mettre dans la balance...entre la recherche de la victoire et le danger du pépin...Ce coté exigeant de la recherche de limite sans les dépasser, induit par la complétion transocéanique. Certain dirons qu'il faut être un peu « barge » !!! Il ressort de ces échanges des intentions qui permettent de réduire les incertitudes et bien rester concentré ; calculer, se méfier des moments d'euphories, checker régulièrement le bateau, écouter les bruits, ne pas trop tirer quand sa bloque sur une écoute, toujours assurer une bonne communication, trouver le rythme...

Pour gérer le risque trois préoccupations permanentes semblent se dégager :

- > La vitesse cible : ce que l'on va demander au bateau (qui impliquera une sollicitation du bateau et des hommes)
- > La vision du schéma météo à venir : temps plutôt calme ou mer forte, mais aussi la vision que le moment n'est pas très significatif (la différence ne se jouera pas à ce moment) ou au contraire l'instant ou les prochaine vingt-quatre heure et essentiel (la différence peu se jouer) Cette anticipation stratégique se retrouvent dans l'expression des fameuses portes ou phénomène d'élastique ou de tampon bien connu des régatiers...
- > L'état de fraîcheur : le niveau de forme de l'équipage sur une échelle allant de 1 « complètement cuit » à 5 en pleine forme, cette évaluation permet d'anticiper sur la prise de risque

Animalité : Fais pas ton....

Pour exercer leur métiers, la plupart des régatiers de haut niveau ont forger un caractère fort, quand deux esprits forts se retrouvent pendant plus de 15 jours sur un bateau, c'est un vrai plaisir mais cela peut devenir également très difficile à vivre... Une des méthodes proposées est de réfléchir sur la partie animale que chacun retrouve en soi.

Bien que la question surprenne, les régatiers répondent avec beaucoup d'inspiration et de véracité, associant évidemment l'animal choisit au caractère de son acolyte. Un vrai exercice de style qui ne manque pas d'humour mais qui est en général apprécié lors de l'échange car il

permet caricaturer les bons comportements mais aussi de s'interroger sur leur travers et leur complémentarité.

En olympisme Faustine avait choisit son animal le plus familier, « un chat » parce qu'elle est discrète et gentille, elle sort ces griffes au bon moment et elle retombe toujours sur ces pattes... Apparemment cela lui avait bien réussie...

Anticiper sur les scénarios de course et sur les comportements des équipiers...

On est devant la flotte à mie course... « Comment rester dedans ? » « ne pas s'emballer ? »

On est derrière : « Comment réagir à deux ? » « Comment re-booste l'autre ? »

On arrive premier « qu'est ce que l'on a tiré comme expérience ? », « quels progrès ? »

X à compléter...

Rappeler les intentions prioritaires...

Une partie de l'entretien avec les équipiers concernent les priorités, ou en quelques sortes les intentions qui prévalent, celles qui ne doivent jamais être mis de coté quelques soit les événements vécus pendant la course. Ces intentions touchent à l'intégrité des personnes, à la préservation du matériel, à la conquête de la victoire, à l'investissement dans le projet... De part leur nature, ces intentions créent des états de « tensions* » dans le comportement et la relation des équipiers à bord avant et pendant la course mais c'est aussi là qu'elles prennent tout leur sens. Au-delà, ces réflexions concernent les valeurs que chacun met dans le projet. Un point sur lequel s'entendent tous les régatiers c'est de **ramener le bateau et les hommes à son port...** et pour tous ces chevaliers de l'extrême, apparaît alors toute leur humilité face à ces défis.

* **état de tension** : exprime ici le caractère conflictuel des pensées entre la préservation de l'intégrité de la personne et la prise de risque dans la conduite et la trajectoire du bateau.

...+ témoignages de coureurs ?