

# LES NOUVEAUX RÔLES D'ÉQUIPAGE **COPAINS D'ABORD !**

En croisière ou en régate, à la journée ou pour de grandes bordées, la bonne alchimie d'un équipage tient de plus en plus souvent aux affinités plutôt qu'à la somme des compétences. Pour paraphraser le grand Georges, «c'est l'amitié qui prend le quart».



*«Smile !» Qui a dit que la voile était une affaire sérieuse ? Une bonne entente entre skippers et équipiers, c'est le meilleur gage d'une nav' réussie.*

J. GIRARDOT/SEA/ECO



# CROISIÈRE

# Skippers, équipiers, CO-NAVIGUEZ !

**Entre les équipiers avides de petites ou grandes virées et les skippers eseués qui ne goûtent le bonheur de naviguer que s'il est partagé, il y a moyen de s'entendre ! A l'heure du covoiturage et du «couchsurfing»\*, le bateau n'échappe pas à l'idée d'échange et de partage. L'équipage devient un ensemble composé par le jeu des affinités électives. Focus sur une petite révolution en marche.**

«**B**onjour, je recherche un équipier souriant pour une belle croisière au départ de la Croatie vers la Sardaigne, sur un Wauquiez. Caisse de bord classique.» N'y a-t-il pas dans cette annonce récente trouvée sur le site de la communauté de «voileux» Hisse-et-Oh, quelque chose qui vous interpelle ? «Équipier souriant»... Dans des temps plus anciens, on aurait plutôt lu «équipier confirmé», ou «expérience requise». Voyez aussi celles-là : «Recherche équipier motivé, même débutant, pour navigation une semaine par mois environ à partir de juillet en Manche au départ de Saint-Briec, sur ketch type Joshua», ou «Femme possédant voilier 10,50 mètres recherche équipier(ière) pour sortie à la journée et/ou 2 jours dans la rade de Marseille. Expérience navigation souhaitée mais débutant accepté. Les sorties se feront sans prise de tête, la plaisance doit rester plaisante ! J'attends vos appels !» Ces trois annonces, piochées parmi bien d'autres, ont ceci en commun : ce que l'on attend d'un équipier ou d'une équipière, ce n'est pas tant son niveau de voile, ses compétences et son expérience que son aptitude à être un compagnon de route agréable. Pour partager des croisières «avec le sourire et sans prise de tête».

## **BOURSE DES ÉQUIPIERS, NOUVELLE FORMULE**

A l'heure du covoiturage et du «couchsurfing»\*, la voile serait-elle en train de devenir le terrain de nouvelles expérimentations, de nouvelles formes de partage ? Serait-elle, en somme, en train d'ouvrir un peu les portes de son

domaine réservé – aux initiés, aux Bretons, à ceux «qui ont fait les Glénans» ou aux familles de marins qui se transmettent savoir et bateaux de père en fils – pour laisser entrer de nouveaux adeptes ? On dirait bien que oui. Il suffit d'aller faire un tour sur «vogavecmoi.com» pour s'en convaincre. Créé en 2010 par Antoine Penot, ce site de «co-navigation» a déjà recueilli quelque 14 000 inscriptions et attire en cette période d'été près de 600 nouveaux venus chaque mois. La genèse de cette «bourse aux équipiers» nouvelle formule est une

## **La voile serait-elle en train d'ouvrir les portes de son domaine à de nouveaux adeptes ?**

bonne illustration de ce phénomène.

«C'est un site que je cherchais depuis que je me suis mis à la voile, en 1997, raconte Antoine Penot. J'avais découvert le bateau en école de voile mais j'habitais Toulouse et j'étais très seul dans ma passion. Etant étudiant, j'avais deux mois de vacances, mais quand j'avais navigué mes quinze jours en école, j'étais bloqué à Toulouse et j'aurais tué père et mère pour rencontrer quelqu'un qui aurait pu m'embarquer.» A l'époque, Internet n'en est qu'à ses balbutiements

et c'est dans les bourses d'équipiers traditionnelles – petites annonces affichées devant la capitainerie – et radio-ponton que le jeune étudiant trouve son salut. Il finit par fidéliser deux skippers, dont il deviendra l'équipier régulier, puis l'ami. Il sillonne la Méditerranée de long en large et remarque que cette relation skipper-équipier est à double sens : «Moi, j'étais très content de trouver ces propriétaires, mais eux aussi étaient très contents de me trouver ! De l'extérieur, on s'imagine que, pour les propriétaires qui ont un bateau, c'est tellement bien que toute leur famille va vouloir naviguer avec eux. C'est vrai au début, mais au-delà des premières années, le propriétaire commence souvent à se retrouver un peu seul. Dans ses amis ou sa famille, il y en a bien un ou deux qui vont vraiment suivre, mais ça ne suffit pas pour remplir leur calendrier annuel.»

Résultat : les bateaux restent à quai. Alors qu'il y en a tellement qui rêveraient d'embarquer, ne serait-ce qu'une journée ! En dehors des stages de voile ou des coûteuses locations avec skipper, n'y a-t-il pas un moyen de faire du bateau quand on n'est pas du sérail ? «Quand j'ai commencé à parler de mon idée à des gens de La Rochelle, qui sont justement "dans le milieu", raconte Antoine, on m'a répondu "mais ton site ça sert à rien, moi quand j'ai envie de naviguer, j'appelle mon frère, mon oncle, mon grand-père !" En fait, ces gens-là ne sont pas représentatifs du plaisancier moyen qui, lui, habite loin de la mer, et qui a une passion récente pour la voile.»

L'idée d'Antoine Penot est donc de donner à ces gens-là – dont il a fait partie quelques années plus tôt – la possibilité de naviguer. Bien sûr, la bourse des équipiers n'est pas une nouveauté, même sur Internet où elle existe depuis

Texte **Delphine Fleury.**



**Rencontres.**  
*Pour composer un équipage le temps d'une régate, d'une journée ou d'une croisière, vive la co-navigation !*

longtemps, notamment à travers les sites communautaires comme Sail-The-World ou Hisse-et-Oh. Mais l'originalité de Vogavec moi, c'est de ne pas considérer l'équipier (ou le skipper) uniquement dans sa dimension utilitaire, du type «J'ai besoin d'un équipier confirmé pour une transat», mais de privilégier les rencontres par affinités. «On n'a tout simplement pas la même façon de naviguer. Le bon équipier, ce n'est pas forcément le mec qui a fait trois fois la Coupe de l'America, c'est le bon compagnon, celui avec qui on va s'entendre. On incite donc les gens à donner des informations sur leur personnalité, leurs qualités, non seulement maritimes mais aussi humaines. Ce sont ces informations qui vont faciliter le contact et augmenter les chances que ça se passe bien à bord.»

Francis Ginioux, qui vient de publier *Zizanie à bord, comment éviter les conflits sur un bateau de plaisance*, applaudit cette démarche. «L'idée du partage du bateau est une idée forte. Le profil du propriétaire centré sur lui et sa famille est en train d'évoluer, et on sera plutôt dans des schémas d'équipages composites construits sur des croisières, des projets, et probablement moins de bateaux de propriétaires. Il y a aussi la pression de l'économie, c'est-à-dire que les gens cherchent à partager leurs

**Chance.** Naviguer avec un skipper expérimenté, régater ou faire une traversée pour quelques euros : les bourses aux équipiers sont une aubaine pour les passionnés !

frais. Ce n'est pas parce qu'ils ont eu les moyens de se payer un bateau qu'ils ne sont pas sensibles à la répartition des frais, à l'amortissement de leur investissement. Les équipiers comprennent de plus en plus qu'ils ne sont pas là que pour rendre service mais aussi pour se faire plaisir et que cela a un coût. Et naviguer sur un bateau de propriétaire reste encore un bon moyen de passer des vacances agréables et pas chères.»

L'aspect économique est un paramètre non négligeable de la co-navigation. De la même façon que dans le covoiturage, les protagonistes y trouvent tous leur compte : d'un côté, on partage les frais de son véhicule, de l'autre, on voyage pour pas cher. Ce qui n'enlève rien à la satisfaction de faire des rencontres et de passer du bon temps, au contraire !

Dans la préparation de ce dossier, et

## On évolue vers des schémas d'équipages composites construits sur des croisières, des projets.

pour tester l'efficacité du site Vogavec moi, nous avons passé une fausse annonce\*\*, proposant un embarquement pour cet été, vers la Corse. C'est ainsi que nous avons pu entrer en contact avec un jeune couple, Alice et Matthieu, 24 et 25 ans. Adeptes du bateau-stop, Matthieu estimait que pour emmener son amie dans ses aventures, ce serait mieux de le faire dans un cadre un peu plus organisé. Après une première croisière de dix jours au départ de Lisbonne l'été dernier déniché via le site, ils avaient cet été un «plan» pour naviguer en Corse, et étaient donc prêts à embarquer à bord de mon voilier virtuel pour la traversée retour. Egalement très intéressé par mon annonce, Jean-Luc pratique le covoiturage à terre depuis plusieurs années et cette façon de naviguer est pour lui un prolongement logique. Lui aussi avait déjà testé la co-navigation l'année dernière aux Baléares, en étant très content, et cherchait un embarquement pour naviguer cet été, sur ce mode «sympa et pas très cher».

### PARTICIPATION AUX FRAIS, RESTEZ VIGILANTS !

Si ce mode de navigation est sans doute le plus économique, il n'est pas interdit aux équipiers de rester vigilants sur les prix : il faut bien différencier la caisse de bord, soit le partage des frais de nourriture, de gazoil et de port, de ce qu'on appelle la «participation aux frais», qui concerne l'amortissement des frais annuels du bateau. Certains skippers n'en demandent pas et se contentent du partage de la caisse de bord, soit en fixant un montant journalier forfaitaire, soit en faisant les comptes à la fin de la croisière. D'autres réclament une participation supplémentaire, qui peut aller de 20 euros par jour à beaucoup plus. Jusqu'où peut-on trouver ce tarif raisonnable ? Comment savoir s'il ne s'agit pas de charter déguisé ?



Après quelques années de pratique, Antoine Penot a choisi une formule pour définir le montant limite de la «PAF» : «On prend le coût de fonctionnement du bateau à l'année, divisé par le nombre de jours de navigation et par le nombre de personnes à bord. C'est la limite à ne pas dépasser. On va dire qu'un bateau entre 9 et 11 mètres va coûter au minimum 4 000 euros par an. Si vous naviguez vingt jours par an, vous divisez par vingt, et encore par quatre si vous êtes à quatre sur le bateau, vous arrivez rapidement à plus de 40 euros par personne. On considère que tant que les gens sont dans ces montants-là, ils sont dans le pur partage de frais, sans intention spéculative.» Une participation un peu élevée ne doit donc pas choquer s'il s'agit de naviguer sur un confortable cata, où l'on aura une belle cabine et une salle de bains privative. Mais si c'est pour embarquer à cinq sur un vieux Sangria, cela n'est peut-être pas tout à fait justifié...

Il faut croire que nous sommes bien là en présence d'une tendance émergente : à l'heure où nous préparions ce dossier, on nous annonçait la naissance d'un nouveau site, [www.co-navigation.fr](http://www.co-navigation.fr). «Dans cette période difficile, ce site a pour premières vocations de générer de nouvelles passions, favoriser l'accès aux navigateurs novices ou confirmés qui n'ont pas de bateau et qui n'en auront peut-être jamais, partager le plaisir de naviguer et transmettre les compétences.» En ces temps de crise où le covoiturage, la colocation et autres formes de partage et de troc s'immiscent dans nos habitudes, la co-navigation pourrait elle aussi changer notre façon de concevoir la croisière, et de composer notre équipage. Et, qui sait, nous inciter à naviguer plus souvent, plus longtemps, et plus nombreux ! ■

\* Couchsurfing : littéralement «surf sur canapé». Désigne le fait de dormir chez des gens, que l'on contacte via Internet et qui mettent à disposition un canapé ou une chambre d'amis pour une nuit ou plus.

\*\* Toutes mes excuses à ceux qui ont répondu (trois réponses positives en quelques heures) et qui ont été déçus de découvrir que cette annonce était fautive, ainsi qu'à Antoine Penot pour le désagrément causé.



**Voyage.** «J'irai dormir dans votre bannette», ou comment faire des rencontres insolites et des croisières hors des sentiers battus.



**Bonne humeur.** Recruter un équipier pour son niveau en voile est un critère important, mais n'oubliez pas l'humour !

## AFFINITÉS

### FRANCIS GINIAUX : «NE VOUS MÉFIEZ PAS DE VOTRE PREMIÈRE IMPRESSION, C'EST LA BONNE.»

Qu'est-ce qui rend si compliquée l'entente entre équipiers à bord d'un bateau ? Quelles sont les précautions à prendre pour qu'un équipage «composite» fonctionne ? Nous avons demandé conseil à Francis Giniaux, administrateur à Sail-The-World et auteur du livre *Zizanie à bord*, comment éviter les conflits sur un bateau de plaisance.

**VV :** Pourquoi est-ce difficile de trouver un bon équipier, d'avoir une bonne entente sur le bateau ?

**F.G. :** Je mets l'accent sur trois raisons principales. Il y en a une qui est toujours invoquée : le face-à-face, le huis clos dans un espace confiné. C'est connu qu'au bout d'un certain temps, le choc des personnalités risque de se produire. Si on n'a pas veillé à ce qu'il n'y ait pas trop de différences entre les gens à bord, le clash est quasiment certain. Ensuite il y a le stress, qui survient dans des situations un peu chaudes – manœuvres compliquées, quart de nuit avec beaucoup de trafic. A ce moment-là, dans les situations de tension, il y a des mots qui partent, qui sont un peu durs. Dans les périodes de calme on croit qu'ils sont oubliés, mais en fait ils restent là et alimentent une sorte de réservoir de tension. Ce stress cumulatif finit par produire des tensions qui ne se vident pas, sauf si le skipper a une bonne intelligence de ce qui se passe – ils sont assez rares. Le troisième volet, sur lequel j'insiste beaucoup, c'est tout ce qui touche à l'exercice de l'autorité sur le bateau. Parce que l'autorité d'un chef de bord ne peut pas être discutée. Bien souvent, des équipiers qui ont un peu plus de compétences ne peuvent pas s'empêcher de «challenger» le skipper, dans la reconnaissance d'une côte ou d'un amer, dans une manœuvre. Quand on est sur cette concurrence implicite, la croisière est vraiment mal partie. Le skipper se sent fragilisé. L'acceptation de son autorité est nécessaire au bon déroulement de la croisière.

**VV :** Quelles sont les principales règles et précautions à prendre pour qu'un équipage «mixte» fonctionne ?

**F.G. :** Tout se joue avant la croisière, dans la prise de contact – c'est pour ça que les bourses des équipiers vont se sophistiquer – et dans les échanges préalables, par mail et téléphone. Ce qui est souhaitable, si la croisière est un peu longue, c'est de faire un galop d'essai ensemble. Quand j'embarquais des équipiers pour quinze jours ou trois semaines, je leur proposais de faire un petit tour de trois ou quatre jours, et la règle du jeu était de se dire à la fin : «Est-ce qu'on continue ou pas ?», sans que chacun se sente offensé. On ne peut jamais présupposer de la réussite d'un équipage. Le deuxième conseil, c'est : «Ne vous méfiez pas de votre première impression, c'est la bonne.» Il y a des affinités spontanées ou des «rejets» – le mot est un peu fort – que l'on peut déceler à travers de petits indices. Faire un supermarché, un avitaillement ensemble. Regarder une photo – Antoine Penot de *vogavec moi* recommande de mettre une photo, il a raison, car le choix d'une photo en dit long sur le caractère de celui qui la choisit. Il y a plein de petits indices qui sèment le doute et il faut les prendre au sérieux.

