

MER AGITÉE : GENÈSE D'UNE VICTOIRE SUR LE VENDÉE GLOBE 2008 - 2009

Cette année a été donné le départ de la sixième édition du Vendée Globe. Cette mythique course en solitaire et sans escale a vu la consécration du skipper Michel Desjoyeaux pour la deuxième fois comme « Le Professeur » de l'épreuve. Après un retour imprévu aux Sables d'Olonnes perdant plus de 36 heures pour cause d'avarie et après avoir accumulé jusqu'à plus de 600 milles de retard sur ses rivaux, Michel Desjoyeaux a su rebondir et remonter un à un ses adversaires les poussant à la faute voire à l'abandon. Finalement, il s'imposera en un peu plus de 82 jours avec 5 jours d'avance sur le deuxième. Mais à l'origine de cette éclatante victoire, un professionnalisme, une préparation sans faille, maîtrisée et une société : Mer Agitée. Créée en 1999 par Michel Desjoyeaux, cette société a géré la préparation du bateau de Michel Desjoyeaux au Vendée Globe 2008 – 2009. Mais cette préparation a nécessité une organisation et la définition d'une activité principale en interne. Cette organisation en interne et la définition de l'activité ont permis par la suite de connaître ses divers besoins, amenant naturellement vers des partenariats pour financer le projet et apporter les idées et matériels nécessaires à sa bonne réalisation. Par ailleurs, Mer Agitée fait le tri et évalue d'une part les exigences de l'organisation de la course et d'autre part ses besoins en matériel et ressources humaines, de façon à préparer du mieux possible le bateau pour la participation au Vendée Globe.

Le 09 novembre dernier à 13h01 en baie des Sables d'Olonnes, a été donné le départ du sixième Vendée Globe. Les navigateurs ont dû effectuer un tour du monde à la voile en solitaire en domptant les caprices de la mer. Cette course est l'aboutissement d'une longue préparation de 2 à 3 ans, tant pour les organisateurs que pour les concurrents. L'organisation se doit d'assurer le bon déroulement de l'épreuve, les concurrents de respecter le règlement fixé par l'organisation tout en optimisant leur bateau de façon à être le plus performant possible.

C'est dans ce contexte que s'est préparé le vainqueur de l'édition 2000 : Michel Desjoyeaux, à bord de son monocoque de 60 pieds aux couleurs de l'agence immobilière Foncia. Mais derrière ce skipper célèbre et respecté dans le milieu de la course au large se cache une petite société qui répond au nom de Mer Agitée, créée en 1999 par Michel Desjoyeaux, qui gère ses projets et ses propres bateaux ainsi que ceux d'autres skippers.

Comment et avec qui une structure comme Mer Agitée s'est-elle organisée et a-t-elle préparé le Vendée Globe pour le skipper Michel Desjoyeaux ?

La structure Mer Agitée est dotée d'une organisation propre. En plus de cette organisation spécifique en interne, elle développe des partenariats externes qui lui permettent d'avoir toutes les ressources et les moyens mobilisables pour participer au Vendée Globe.



Figure 1 : vue d'ensemble du bateau Open 60 pieds Foncia de Michel Desjoyeaux
(Image Mer Agitée)

L'activité principale développée par Mer Agitée et son organisation en interne

Mer Agitée est une SARL (Société A Responsabilité Limitée) créée en 1999 par le skipper Michel Desjoyeaux et sa compagne Régine Bornens à Port-La-Forêt. Cette société a été créée pour permettre à Michel Desjoyeaux de donner un cadre juridique à son activité et ses différents projets, et à mieux les gérer. Elle a peu à peu évolué jusqu'à devenir une véritable « écurie de course au large » comparable à une écurie de formule 1 dans le domaine de l'automobile.

Organisation et activités de Mer Agitée

Mer Agitée a pour vocation la gestion de projets pour participer à des grands rendez-vous de la course au large comme le Vendée Globe. Cette société est aussi prestataire de service dans la mesure où elle loue ses compétences à différents professionnels pour les aider dans la gestion sportive et technique de leurs propres projets. Elle possède ainsi deux voiliers de compétition de type FIGARO qu'elle peut louer à différents concurrents désirant participer à des courses au large inscrites au calendrier FIGARO. Pour pouvoir gérer ces activités en parallèle, Mer Agitée s'est organisée de façon spécifique, en créant des activités de soutien nécessaire à la gestion des différents projets.

La première approche consiste à étudier son organisation et à identifier ses principales activités par le concept de la chaîne des valeurs, concept introduit en 1986 par Michael Porter dans son ouvrage *L'Avantage Concurrentiel*. Cette chaîne permet d'identifier les activités principales et de soutien d'une entreprise qui lui permet de mettre en évidence l'apport principal dans ses produits par rapport aux concurrents. Elle se résume par le schéma suivant.

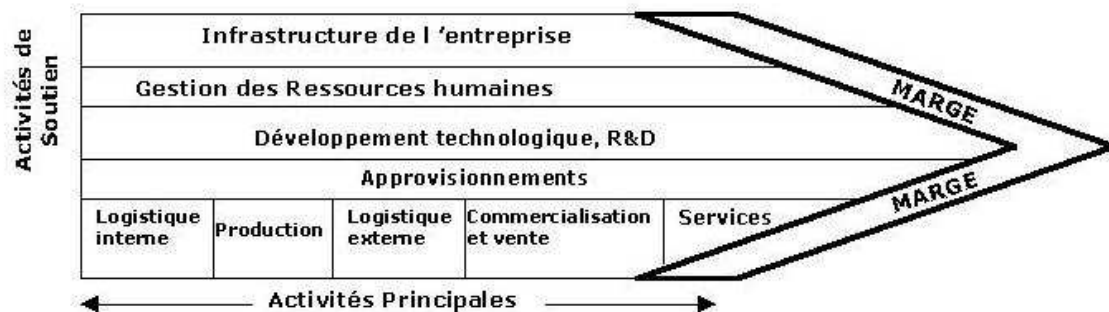


Figure 2. 1 : schéma théorique de la chaîne des valeurs de Porter [1]

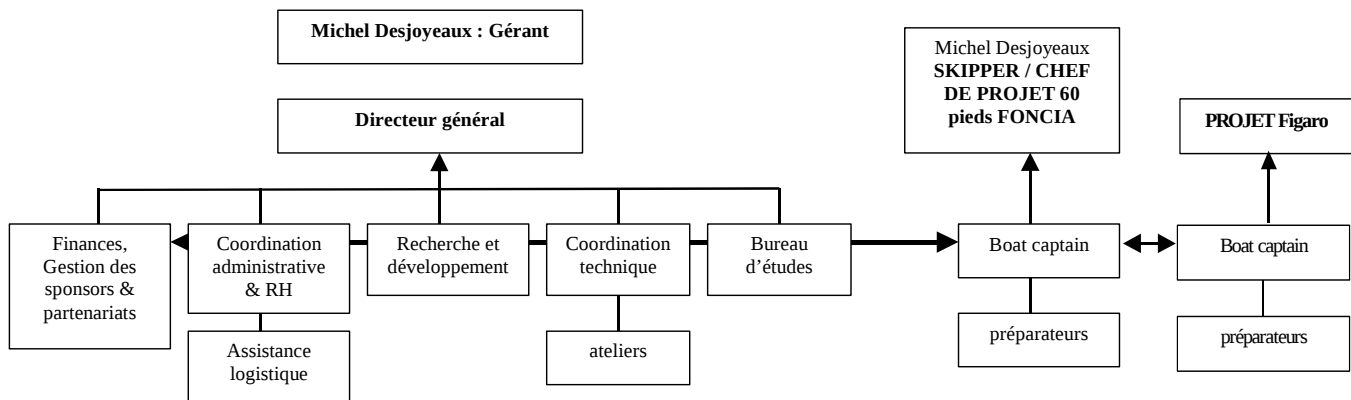


Figure 2. 2 : organisation de Mer Agitée selon la chaîne des valeurs de Porter (ref. organigramme Mer Agitée [septembre 2008])

Ainsi, Mer Agitée est une société comprenant 14 personnes. Son gérant est le skipper Michel Desjoyeaux, suppléé par un directeur général qui assure, par ailleurs, la direction de la société. Il y a aussi une responsable administrative et des ressources humaines, un coordinateur technique qui assure l'approvisionnement et un responsable bateau, surnommé le « boat captain », qui supervise la mise en place des innovations techniques et l'équipe sur le bateau. En plus de ces principaux responsables travaillent des chercheurs et des techniciens au sein du bureau d'étude. Enfin, il y a un responsable d'atelier et des techniciens préparateurs.

Les infrastructures de la société sont situées à Port-La-Forêt près de Concarneau dans le Finistère. L'activité principale de Mer Agitée est de préparer et gérer différents projets dans le domaine de la voile pour faire de la course au large. Son gérant Michel Desjoyeaux, en plus d'être un skipper au palmarès impressionnant dans le domaine de la course au large et reconnu sur le plan national et international, est également le chef des projets qu'il développe au sein de sa société. Son objectif : préparer et faire participer des bateaux et des skippers à des courses au large. Pour cela il dispose de plusieurs bateaux. Il les développe de la meilleure façon pour être le plus performant possible afin qu'il remporte la course. Pour fabriquer ou réparer ses pièces (pièces d'accastillage, appendices tels les dérives et safrans...), Mer Agitée est pourvue d'un service d'approvisionnement en matière et en outils. Le rôle de sa société n'est pas de construire des bateaux. Son but est de réceptionner des bateaux en les optimisant par des innovations techniques. Par la suite si ses innovations, via la recherche et le développement, se révèlent efficaces il peut décider, en plus de les utiliser pour ses propres bateaux, de les commercialiser en déposant un brevet pour s'en assurer toutes les retombées. L'autre solution est de proposer des prestations de service à un professionnel désireux de bénéficier des apports technologiques de Mer Agitée. Nous dégageons donc les principales activités de Mer Agitée : logistique d'approvisionnement dans le but de créer, d'optimiser et d'innover, pour ensuite en faire bénéficier d'autres professionnels ou à un plus large public. L'objectif principal de ces innovations est de permettre à Michel Desjoyeaux de remporter ses courses. Ainsi, Mer Agitée possède son propre bureau de Recherches et Développement pour innover ou inventer les nouveaux équipements, un service Achats pour s'approvisionner en matières premières et/ou équipements, et des services généraux pour la gestion administrative et financière, et des ressources humaines.

Mais pour pouvoir gérer toutes ces activités, Mer Agitée a besoin de ressources financières. Ces ressources se décomposent ainsi : des financements par fonds propres (environ 15% du budget total) et des financements par les sponsors (environ 85% du budget total). Le financement par ses fonds propres est le produit des prestations de service générées par la location de ses voiliers, et les expertises de Michel Desjoyeaux sur différents aspects. Le financement par les sponsors est contractualisé entre les deux entités : Mer Agitée représentée par son gérant Michel Desjoyeaux et son sponsor qui est actuellement l'agence immobilière Foncia, depuis 2006 et ce jusqu'en 2009. Ce contrat fixe les droits et les devoirs de chacun. Généralement le contrat est mené sur une période minimum de trois ans pour permettre la gestion complète du projet. Ainsi, le financement accordé à Mer Agitée est la contrepartie pour l'utilisation de l'image et de l'expertise de Michel Desjoyeaux en matière de prestation de service pour la gestion du 60 pieds (nom de la catégorie de bateau qui fera le Vendée Globe) Foncia. C'est-à-dire que Foncia pourra utiliser l'image du skipper pour sa propre communication. De même, Michel Desjoyeaux devra toujours associer le nom Foncia durant la durée du contrat, d'où le bateau qui porte le nom de Foncia et autres supports (vêtements...) aux couleurs de Foncia.

Enfin, pour que Mer Agitée puisse fonctionner, il faut qu'elle mette en valeur ses activités. Pour cela, elle doit être reconnue, d'où la nécessité d'une stratégie de communication visant à toucher les spécialistes du milieu de la voile et ses partenaires. Mer Agitée ne possède pas un secteur de communication propre. Son seul support de communication développé en interne est le site Internet Mer Agitée. Pour le reste, elle a recours à d'autres prestataires que nous traiterons dans la partie suivante de l'article.

Que penser d'une telle organisation ? Est-il possible de la transposer aux autres structures liées au milieu maritime ? Cela ne semble pas être possible dans la mesure où Mer Agitée est structurée en mode projet sportif en plus de la gestion de l'image d'un navigateur charismatique. Ce concept fonctionne parce qu'il repose sur un sportif reconnu, expert dans son domaine. Ce système repose aussi sur le sponsoring, système spécifique à ce type d'activité et pas transposable dans n'importe quel autre type de structure. En effet le sponsoring consiste à vendre une image pour des campagnes de communication contre de l'argent. Il faut donc que la structure cherchant un sponsor soit populaire, soit disponible pour des actions de communication et suscite souvent l'intérêt des médias. Le sponsoring n'est pas imaginable pour les divers institutions maritimes de l'Etat car l'Etat finance ses différentes institutions et il doit rendre compte aux citoyens de ses dépenses. Dans le cadre d'un sponsoring, le budget et son utilisation sont des informations privées concernant le sponsor et la structure sponsorisée.

L'organisation de Mer Agitée avec ses partenaires techniques

Pour fonctionner efficacement et tirer le maximum de ses possibilités, Mer Agitée a développé de nombreux partenariats. Ces partenariats se font dans plusieurs domaines : la communication avec la société Foncia, une agence de presse (Blanco Negro) et une agence de communication (Windreport), de la recherche, du développement et de l'équipement avec ses fournisseurs, mais aussi avec des écoles d'ingénieurs et des universités...

Relations et communication

En quoi consistent ces partenariats ? Il faut bien différencier les différents types de partenariats que sont la communication, la Recherche et le Développement et les relations commerciales que peut entretenir Mer Agitée avec ses fournisseurs et les grandes écoles et les universités...

Ainsi, pour sa communication, et nous l'évoquions précédemment, il est indispensable d'avoir une stratégie de communication. Nous l'avons dit, la communication en interne est la publication du site Internet Mer Agitée. Le reste de la communication est externe à la société, est plus complexe et est le produit d'une collaboration entre quatre entités : le service marketing et communication de Foncia, l'agence de presse Blanco Negro, l'agence de communication Windreport et Mer Agitée. Ainsi, pour une opération de communication (reportage sur Michel Desjoyeaux par exemple), c'est l'agence de communication qui va gérer son organisation. Elle s'adresse à Mer Agitée pour expliquer le principe du reportage et le thème abordé. Mer Agitée donne alors son accord ou pas. Pour la rédaction d'un article sur Mer Agitée, le principe est le même, c'est l'agence de presse qui va s'occuper de centraliser les demandes. Mer Agitée donne simplement son accord et valide les objectifs et les moyens utilisés pour la réalisation des articles ou reportages. Le service de communication et marketing de Foncia gère sa propre communication pour son projet. C'est-à-dire qu'elle va associer l'image de Michel Desjoyeaux à la marque « Foncia » à travers des campagnes de communication, comme les publicités, les affiches... dans les limites fixées par le contrat de partenariat avec Mer Agitée. Ce service fixe la façon d'utiliser les logos de la marque Foncia sur le bateau et autres supports, ainsi que la décoration générale du bateau. Enfin, elle propose des actions de communication conjointes avec Mer Agitée pour sa propre communication interne à la société Foncia.

Fournisseurs et Mer Agitée

Concernant les fournisseurs, le type de partenariat est d'une autre nature. Il s'agit pour chacun



Figure 3 : ensemble des partenaires techniques de Mer Agitée

à travers un partenariat d'obtenir des avantages et des facilités dans la création, la recherche, le développement et la mise en place de produits et d'équipements. Ainsi le but pour Mer Agitée est d'obtenir les matériels et équipements les plus performants possibles. Le but pour les fournisseurs étant de fabriquer un produit ou un équipement le plus performant possible afin de le commercialiser ou de le mettre en avant leurs performances techniques (que ce soit dans le domaine des vêtements de mer, de l'informatique et électronique, énergie et propulsion...). Mer Agitée va proposer au fournisseur (ou inversement) de tester ses produits et de l'aider à les développer. La contrepartie étant d'offrir

des avantages financiers et concurrentiels. Pour favoriser ces échanges et ce partenariat, Mer Agitée va présenter, en plus de l'aide apportée et de la mise à disposition de ses bateaux, d'associer l'image de Michel Desjoyeaux au partenaire en réservant une place au logo du

fournisseur sur le bateau et en utilisant l'image de Michel Desjoyeaux, par exemple le mettant en situation d'utiliser des produits ou équipements du fournisseur. La difficulté majeure dans ce genre de partenariats est de pouvoir satisfaire les deux parties et surtout, que les deux parties soient gagnantes dans l'échange : on parle de partenariats « gagnant, gagnant ». Pour Mer Agitée, le partenariat est très important car c'est un gain de temps et d'argent dans la gestion d'un projet.

Partenariat avec les écoles et les universités

Le dernier type de partenariat concerne le domaine de la recherche et du développement. Il se fait en partenariat avec des écoles d'ingénieurs, comme par exemple l'Ecole navale, ou d'universités comme l'Université Bretagne Sud de Lorient. L'objectif de ces partenariats est, soit de recruter des stagiaires sur une période et de les faire travailler en situation dans un domaine de recherches précis toujours dans une perspective d'optimisation, soit de directement confier une mission de travail au sein de l'école ou de l'université. Ce partenariat constitue un autre moyen pour Mer Agitée et pour l'école d'augmenter l'efficacité de leur bureau d'étude et, éventuellement, de recruter de futurs collaborateurs. Pour les stagiaires, les écoles et/ou les universités, c'est un moyen de donner une première expérience au futur diplômé dans un domaine technologique de pointe et donc de lui apporter une expérience et une culture scientifique supplémentaire.

Ces principes de partenariat ne sont pas spécifiques à la société, mis à part le cas du sponsoring pour les raisons évoquées dans la première partie de l'article. En effet, chaque entreprise, quelle soit liée au milieu maritime ou non, a besoin de partenariats autant auprès des écoles que de leurs fournisseurs. Pour les structures de l'Etat, les partenariats existent également. Ils ne sont pas forcément de la même nature. En effet la forme du partenariat dépendra de l'activité de la structure. Toutefois, il s'agit bien d'un partenariat et l'objectif du partenariat est que chaque partie y trouve un intérêt qu'il soit financier, technologique, ou autre. Surtout dans le cadre de l'institution publique qui a plutôt vocation à utiliser des matériels et équipements dédiés aux missions de service public (Gendarmerie maritime, Affaires maritimes, Marine Nationale) ou de maintien de l'ordre (Gendarmerie maritime, Marine Nationale), ces partenariats s'avèrent indispensables de façon à assurer les missions le plus rapidement possible et le plus efficacement possible.

La communication est aussi affaire de toute structure liée au monde maritime, et les institutions de l'Etat y sont encore plus sensibles que les autres. En effet, étant financées par le contribuable, les structures maritimes de l'Etat ne peuvent se permettre de négliger la communication. C'est un gage de transparence vis-à-vis des citoyens français et de l'emploi de leur argent. A la différence de Mer Agitée, l'Etat gère dans l'intégralité sa propre communication et possède dans toutes ses institutions marines un service de communication.

Mer Agitée et la préparation du Vendée Globe

Le Vendée Globe 2008 – 2009, c'est un budget d'environ 7 millions d'euros. Trente skippers engagés et un tour du monde de 45000km à parcourir en solitaire, à la voile et sans assistance en effectuant notamment le tour de l'Antarctique et le passage du Cap Horn. La préparation de cet événement nécessite pour chaque skipper une longue préparation sur plusieurs années. Pour Mer Agitée, il s'agit d'un projet majeur pour lequel elle consacre toute son énergie. Ce



Figure 4 : état du 60 pieds Foncia lors de la réception par Mer Agitée. (image Mer Agitée)

projet a débuté fin 2006 avec la signature d'un contrat entre Foncia et Mer Agitée et dont l'objectif était la participation de Michel Desjoyeaux pour ce Vendée Globe. Le projet a débuté par la mise en chantier d'un nouveau bateau. Sa construction a été réalisée par une autre société de construction navale, nommée CDK et située à Port-La-Forêt, spécialisée dans la construction de voiliers de course. Par la suite Michel Desjoyeaux et l'équipe de Mer Agitée ont préparé et équipé le bateau. Ainsi, lorsque le bateau est sorti du chantier, il n'y avait aucun équipement, ni accastillage, ni appendices (quille, safran et dérives). Le bateau était nu. L'enjeu du

projet était donc de chercher, d'étudier, de développer et de tester des solutions techniques dans tous les secteurs et pour chaque composante du navire, de façon à ce que celui-ci soit prêt pour le Vendée Globe. Par conséquent, Mer Agitée a consacré une grande partie de son budget (environ 6,5 millions d'euros sur 3 ans) et a tout mis en œuvre pour réussir ce défi. Elle s'est organisée par départements dont un de recherche et développement : un département consacré à l'électronique et à l'informatique, un département consacré aux appendices et un département consacré à la sécurité du bateau et du skipper (nous entendons par le mot sécurité tout ce qui traite des normes de sécurité imposées par l'organisation en plus de la législation française). Tous ces départements d'études travaillent directement sous la direction de Michel Desjoyeaux qui, fort de son expérience, donne les orientations à suivre dans l'agrémentation du voilier. Par la suite, si l'atelier de Mer Agitée dispose des moyens nécessaires, les pièces et équipements sont directement fabriqués sur place, autrement Mer Agitée fait appel à ses différents partenaires techniques pour réaliser les pièces dont elle a besoin. Le rôle des partenaires est de participer pleinement aux développements et d'apporter les solutions techniques manquantes à Mer Agitée dans le cadre du projet. Ils fournissent également le complément dans la recherche au Bureau d'Etude. Par exemple dans le cadre des logiciels de navigation, Mer Agitée n'a pas les compétences pour créer et développer un logiciel de navigation, elle va donc s'appuyer sur un fournisseur qui va lui développer le logiciel et offrir le meilleur produit possible, cela permet en même temps au fournisseur de juger du niveau et de la qualité de son produit lors des tests dans une perspective de commercialisation future. Nous comprenons ainsi les enjeux et les intérêts d'un partenariat. Ces « Formule 1 » des mers font office de véritables laboratoires de recherches et de développement.



Figure 5 : grande voile du bateau Open 60 pieds Foncia de Michel Desjoyeaux

De même, grâce à la notoriété de Michel Desjoyeaux et pour répondre aux exigences de ses partenaires en

matière de communication, Mer Agitée va devoir mener un certain nombre d'actions de communication. Pour cela elle a besoin de l'intervention de son agence de presse et de son agence de communication, pour centraliser les demandes, organiser les rendez-vous et produire des films ou rédiger des articles sur la préparation de Michel Desjoyeaux pour le Vendée Globe. De plus, pour que le bateau soit opérationnel au moment du départ, Michel Desjoyeaux doit participer à différentes courses et préparations et à différents événements pour valider l'efficacité des équipements et matériels développés et mis en place à bord. Ces événements sont médiatisés toujours dans un but de communiquer sur ses performances sportives et techniques. Mer Agitée a donc besoin aussi de ses partenaires pour communiquer. Enfin, Mer Agitée doit gérer l'inscription de Michel Desjoyeaux pour le Vendée Globe. En effet, il s'agit d'un véritable parcours du combattant. Les skippers doivent remplir un certain nombre de conditions et doivent avoir fait leurs preuves en tant que navigateur en solitaire. De plus le bateau doit également répondre à des exigences drastiques dans le but d'assurer un maximum de sécurité aux skippers. Par conséquent Mer Agitée doit fournir de nombreux renseignements destinés à la surveillance à distance des concurrents et le cas échéant à leur sauvetage¹. Ces renseignements sont par exemple la description du bateau avec des photos et des détails caractéristiques, la description de Michel Desjoyeaux, avec des photos de lui vêtu des différents équipements qu'il pourrait porter pendant la course, le numéro MMSI (maritime mobile service Identity ; l'équivalent d'une plaque d'immatriculation pour la voiture) du bateau, son indicatif (« callsign » en anglais)...

De même le bateau doit satisfaire à différents tests de jauge (les bateaux participant doivent appartenir à une classe précise qu'on appelle jauge). Par exemple, le bateau doit être capable de se rétablir à l'endroit à partir du moment où il s'est retourné. De plus ces tests sont à refaire à chaque fois que l'équipe change un élément maître du bateau. Ainsi, si le bateau change de quille ou de mât il doit repasser tous ces tests.

Enfin en plus de passer des visites médicales, les skippers doivent parcourir une certaine distance en solitaire et sur un parcours déterminé par l'organisation afin de voir leur aptitude à naviguer en solitaire.

A la vue de cette gestion en moyens matériels et humains, Mer Agitée devient le maître d'œuvre du bateau. Elle est chargée de faire respecter un cahier des charges précis pour la construction du bateau, qui est défini par la course du Vendée Globe et son règlement, puis elle récupère ce bateau et elle finit de le développer. Nous sommes dans le domaine de la conception, de l'élaboration et du développement. Cette façon de procéder est commune à la construction de tous les bateaux, qu'ils soient destinés à la régate, à la course au large, à la plaisance ou même à être militaire. Le projet est toujours défini par un cahier des charges fonction des exigences de l'acquéreur et surtout des missions ou activités auxquelles le bateau sera destiné. De même, les exigences sur les capacités du skipper et sa condition physique sont des conditions logiques, que l'on retrouve partout. Par exemple dans la Marine Nationale, il y a aussi une visite d'aptitude à l'embarquement. Enfin les dispositifs de reconnaissance du bateau ne sont que l'application d'un règlement visant à assurer la sécurité et le contrôle du bateau par les institutions de l'Etat français.

Cette rigueur imposée dans la conception et dans les performances du skipper est destinée à limiter au maximum les risques d'accident et donc de déclencher des opérations de recherches et de sauvetage, d'une part coûteuses pour l'Etat français et d'autre part ces opérations peuvent se révéler à risque pour les organismes intervenant dans ce cadre.

¹ Cf. encart concernant l'organisation d'une opération de recherche et de sauvetage en mer dans le cadre du Vendée Globe à la fin de l'article.

La participation à un Vendée Globe ne s'improvise pas : « on veut le faire ou pas » et les moyens doivent être à la hauteur de ses ambitions. Une bonne gestion en interne de l'organisation et de l'activité principale de la structure permet d'être dans la course dès le départ. Ainsi les sponsors et les partenaires sont les « voiles » du projet en apportant soutien financier et solution technique. Mer Agitée montre l'intérêt de développer des liens et des partenariats dans le but de réaliser un projet. L'objectif est le même, même s'il ne sert pas le même dessein. Le skipper recherche des sensations et le challenge du défi sportif et technique. Le sponsor et les partenaires recherchent l'association à une image qui leur permettent d'accroître leur notoriété en plus de progresser dans leur domaine de compétence technique. Mer Agitée doit être capable de gérer ces différents paramètres et de mettre en œuvre les bons moyens matériels et humains. Le rôle de Mer Agitée est aussi de faire appel au bon partenaire technique au bon moment. Enfin elle se doit de mettre en valeur les résultats obtenus pour le rayonnement des partenaires techniques. Par conséquent la préparation d'une stratégie de communication et l'intervention de partenaires dans ce domaine est une nécessité pour une bonne diffusion des informations.

En conclusion, si le Vendée Globe est à la base une aventure humaine, c'est aussi devenu un objectif d'entreprise et une gestion de projet professionnel.

L'organisation d'une opération de recherche et de sauvetage en mer dans le cadre du Vendée Globe

Dans l'article nous évoquons les renseignements que devaient fournir les concurrents au moment de l'inscription. Ces renseignements sont très importants, car l'organisation du Vendée Globe les transmet directement au CROSS Atlantique situé à Etel dans le Morbihan. (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage). Le CROSS Atlantique est doublement concerné par ces informations. D'une part il aura en charge la surveillance des bateaux durant leur navigation dans l'Atlantique au large des côtes françaises, d'autre part, il est chargé de diffuser ces renseignements à l'ensemble des MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centres : centre de surveillance maritime) concernés par le passage des concurrents du Vendée Globe (Australie, Afrique, Amérique du Sud). C'est le CROSS Etel qui s'occupe de faire le lien avec les différents MRCC car il est équipé de moyens satellites pour la réception de signaux de détresses.

Ainsi, comment se passe le déclenchement d'une opération de recherche et de sauvetage ? Il y a deux scénarios possibles. Le premier, le navigateur est en difficulté et il n'a plus le choix, il doit appeler les secours. Il a alors à sa disposition une balise de détresse appelée balise Sarsat qu'il déclenche. La balise émet un signal par satellite contenant l'ensemble des informations essentielles du bateau, c'est-à-dire, le numéro MMSI, le pays d'enregistrement de la balise,... Ce signal va être capté par le CROSS Etel qui va identifier le navire en détresse et par le MRCC qui couvre la zone où se situe le bateau. Avant de déclencher le dispositif d'alertes, le CROSS Etel va d'abord se renseigner auprès de l'organisation de la course et des responsables à terre du concurrent en difficulté pour savoir si le déclenchement est accidentel ou s'il y a réellement un souci. Ensuite, le MRCC responsable de la zone où se situe le bateau va, selon la réponse du CROSS Etel, déclencher ou non les moyens de recherches. Les avions partant sur la zone emmènent alors avec eux les photos du bateau et du skipper pour reconnaissance et identification. Dans ce premier cas, si le déclenchement de la balise est volontaire, le skipper n'est plus maître à bord de son navire : il ne peut revenir sur sa décision d'être secouru.

Le deuxième scénario est que le skipper s'est blessé et qu'il est dans l'incapacité de déclencher sa balise, ou de donner des nouvelles. Ce sont alors les responsables du bateau à terre qui alertent l'organisation de la course. L'organisation se charge d'avertir le CROSS Etel en donnant la dernière position connue du bateau et le CROSS Etel relaie les informations au MRCC concerné qui lance les procédures de recherches.

Mais pour que le dispositif fonctionne correctement, il est important que l'équipe à terre du bateau s'organise et constitue une cellule d'alerte de façon à réagir rapidement en cas d'alerte ou de doute.

Bibliographie

- [1] <<http://chohmann.free.fr/chaine.htm>> [16/09/08]
- [2] <<http://www.vendeeglobe.org/fr/>> [17/09/08]
- [3] <<http://www.meragitee.net/>> [17/09/08]
- [4] <http://www.mer.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2524> [18/09/2008]