

Le Malouin globe-trotter



À la tête d'un chantier naval et d'un armement de vieux gréements à Saint-Malo, Bob Escoffier s'est fait construire un catamaran en contreplaqué stratifié pour partir naviguer autour du monde. Rencontre avec un personnage truculent, doublé d'un marin passionné. Texte Marc Fleury - Photos Virginie Pelagalli

Ancré à Saint-Malo depuis une trentaine d'années, Bob Escoffier partira bientôt pour un tour du monde à bord d'Étoile, son catamaran de 20 mètres.

La poignée de main est franche, l'œil rieur, le verbe facile. Plus qu'un simple chef d'entreprise qui serait parvenu à concilier travail et plaisir, Bob Escoffier renvoie l'image d'un entrepreneur passionné ne se prenant pas trop au sérieux. C'est chez lui quai de Terre-Neuve, face aux remparts de la cité corsaire, que nous accueillons ce Malouin d'adoption, dont la figure est aujourd'hui indissociablement attachée à la ville. Difficile

en effet d'imaginer les bassins jouxtant Saint-Malo intra muros sans les nombreux vieux gréements d'Étoile Marine, l'armement qu'il a créé au début des années 90. *Étoile du Roy, La Belle Étoile ou Étoile Molène* pour n'en citer que quelques-uns... Autant de navires perpétuant la tradition maritime d'un port au passé prestigieux. «Après 25 ans passés dans l'industrie, je me suis installé dans l'ouest en 1986 et j'ai racheté une épave pour 4 000 francs», explique Bob. «C'est comme cela qu'a germé l'idée d'organiser des sorties en mer sur de vieux gréements.» La flotte s'agrandit rapidement et Bob gère depuis, une quinzaine de bateaux utilisés pour des croisières, des départs de courses et divers événements promotionnels. Mais, pour entretenir une telle armada, un chantier naval digne de ce nom est indispensable. Bob créera donc

successivement les chantiers Étoile Marine et Mayday Boat (voir l'encadré). Outre la rénovation, le chantier Mayday Boat sert également à la construction d'unités flambant neuves, au premier rang desquels *Étoile*, le grand catamaran de voyage que Bob a conçu en vue de partir arpenter la planète.

Le double avantage du bois

«Je m'étais fait construire un premier bateau pour ma retraite en 2001», précise Bob. «Il s'agissait d'un catamaran à voile en strip-planking de 50 pieds, à bord duquel j'ai couru la Jacques Vabre (Bob a trois Route du Rhum et trois Jacques Vabre à son actif, NDLR). Mais, à l'usage, je me suis rendu compte qu'un voilier ne correspondrait pas à mes attentes en voyage.» Il se décide donc à faire construire une unité ▶



Plate-forme haute sur l'eau, étrave protectrice, look baroudeur, aménagements sobres... *Étoile* a été conçu pour affronter tous types de conditions.



► à moteur, mais hésite encore entre un monocoque et un catamaran. «Je préfère le comportement des monocoques, mais c'est en réalisant que l'on passe 70 ou 80 % de son temps au mouillage que j'ai fini par me décider.» Bob opte donc pour un grand catamaran (19,70 mètres) en contreplaqué stratifié. «J'ai privilégié le bois à l'alu car ce matériau présente le double avantage de ne pas résonner et de ne pas ruiseler.» Satisfait du travail de l'architecte Patrick Balta, avec qui plusieurs projets furent réalisés par le passé, Bob lui soumet son idée.

Cloisonnement minimum et clarté

Mais qui dit unité de voyage dit cahier des charges précis. Le bateau doit ainsi être capable de naviguer par tous les temps, de disposer d'une autonomie très importante permettant de faire le maximum de réserve dans les pays où le carburant est à très bas coût, et comporter un dessalinisateur. Bob souhaite également avoir à bord un vaste espace de vie et des aménagements de plain-pied. Et concernant l'allure du navire, celle-ci doit être «passe-partout, aux antipodes du bling-bling». En découvrant *Étoile* avant d'embar-

Tout un symbole... C'est devant Mordreuc, en Rance, fief de Bob depuis huit ans, que nous mouillons le temps d'un déjeuner.

Comme ici en passant l'écluse de la Rance, la manœuvrabilité d'*Étoile* est l'un des points forts du bateau. Une grande satisfaction pour son propriétaire.



Un superbe outil de travail

Situé en plein cœur de Saint-Malo, le chantier Mayday Boat est spécialisé dans la construction et la rénovation de bateaux classiques et récents. Un savoir-faire qui lui permet de disposer d'un carnet de commandes bien rempli.

Qu'est-ce que l'on s'active au sein des 1 200 m² de hangars et de terre-pleins du chantier Mayday Boat ! Lors de notre visite en décembre dernier, 25 bateaux de toutes tailles étaient en effet sur place pour recevoir de menus travaux pendant les mois d'hiver... Pilotine, ketch, cotre, day-boat, goélette, yacht classique, toutes sortes de modèles passent entre les mains expertes de la douzaine de personnes s'activant sur le site afin de leur redonner une seconde jeunesse. Le chantier malouin dispose en effet des compétences et du matériel nécessaires dans ses différents ateliers pour effectuer des opérations sur les charpentes navales, les gréements ou encore les aménagements intérieurs. Calfatage et menuiserie n'ont donc ici aucun secret, mais les matériaux modernes, comme le composite ou le carbone, sont également utilisés. Si un gros pan de l'activité concerne la restauration, la construction de nouvelles unités demeure le fer de lance du chantier. Outre *Étoile*, mis à l'eau l'été dernier, Mayday Boat est ainsi en train de construire un catamaran à voile de 15 m destiné à du charter, sur des plans de Patrick Balta. www.maydayboat.com



Cela ne chôme pas dans les ateliers. En arrière-plan, un futur catamaran de 15 m commence à prendre forme.



En prévision de travaux à venir, un marbre est constitué dans l'un des hangars.



Bureaux ou musée maritime ? Les locaux administratifs du chantier regorgent de pièces étonnantes.



Les passavants en coursive sont remarquablement protégés. Notez leur largeur ainsi que la hauteur des garde-corps.

Les généreuses dimensions du cockpit permettent de circuler aisément tout en profitant d'un carré et d'un espace repas très bien abrité.



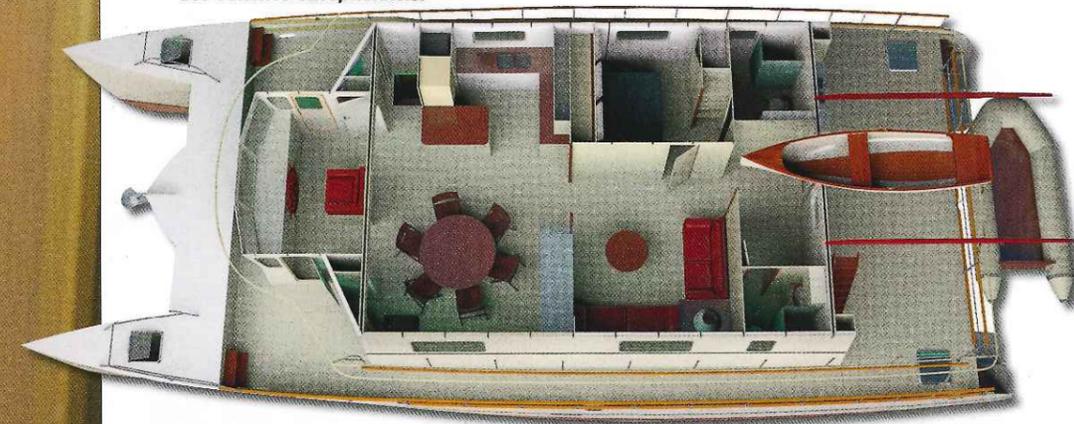
quer, force est de constater que le contrat a été respecté... L'apparence brute, massive, puissante de ce catamaran, qui n'est pas sans rappeler celle d'un bateau de travail, peut dérouter au premier abord. Mais cela résulte de la volonté de Bob de naviguer «à bord

d'une unité à l'aspect militaire, susceptible de dissuader la piraterie dans certaines zones sensibles». Imposant par sa taille, impressionnant par la hauteur de ses étraves, le navire séduit aussi par ses proportions équilibrées. Que cela soit en parcourant les larges passavants

protégés par de hauts garde-corps, en découvrant les dimensions du fly-bridge ou en prenant place sur l'une des confortables banquettes du grand cockpit abrité, on sent que si simplicité et sobriété sont partout de mise, les moindres détails ont été savamment étudiés. ►



Au niveau du pont principal, l'espace de vie avoisine les 85 m². L'absence de cloisonnement permet des volumes exceptionnels.



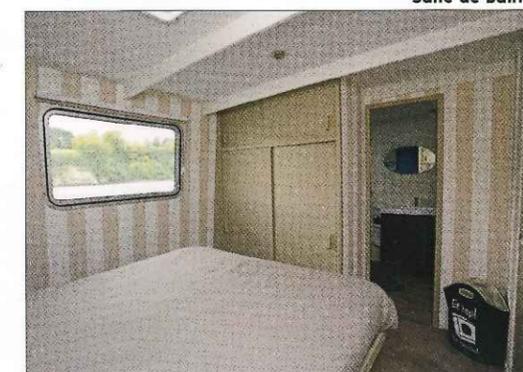
à l'instar de l'ensemble du bateau. La présence de vastes ouvertures latérales laisse en effet copieusement entrer la lumière. Cette volonté de ne pas segmenter l'espace, associée au fait de profiter d'une excellente visibilité panoramique offre un esprit «lounge» très zen à l'ensemble, le volume offert étant pour le moins inhabituel, même à bord d'un bateau de cette taille.

Un tour du monde au programme

À l'avant de la timonerie, le poste de pilotage, au centre duquel trône une grande barre à roue, offre une visibilité optimale. La présence de deux portes latéralement permet de communiquer facilement avec l'extérieur et d'accéder rapidement de chaque côté du bateau lors des manœuvres. Notez la présence d'un double vitrage et d'une glace chauffante concernant le pare-brise avant, bien utile pour le dégivrage en allant naviguer sous de hautes latitudes. Un simple fauteuil de salon permet pour le moment de s'y asseoir, mais un fauteuil à suspension sera bientôt ajouté. La belle largeur des deux coques permet de disposer de cabines dans les pointes avant et au centre du bateau. Le confort y est basique, spartiate jugeront certains, et n'est pas sans rappeler les espaces de couchage des grands catamarans à voile. À l'arrière des deux coques, les deux blocs Iveco de 250 chevaux sont installés dans de vastes modules, permettant d'accéder aisément à toutes les parties techniques. «Cette motorisation nous permet d'avancer en mode économique à 10,7 nœuds, aux alentours de 1 700-1 800 tours», selon Bob. «Il est toutefois possible de ne pas

Les cabines dédiées aux invités prennent place dans les deux coques du bateau. Elles comportent de nombreux rangements.

La cabine des propriétaires présente de beaux volumes. Elle dispose naturellement de sa propre salle de bains.



L'absence de cloisons structurelles permet d'agencer l'espace à sa façon. Seule la cabine propriétaires trouve ainsi place à l'étage, aux côtés des lieux de vie.

► C'est encore plus vrai en poussant la porte arrière de la timonerie, qui laisse découvrir un vaste endroit entièrement ouvert. Cela résulte d'un choix très clair de Bob. «Ce bateau, nous allons y passer plusieurs mois par an. Je ne me voyais pas dans de petits espaces. Il fallait un minimum de séparation.» Patrick Balta s'est donc attaché à réduire au strict minimum le cloisonnement. Les seules cloisons existantes servent par conséquent à isoler la cabine des propriétaires sur tribord, ainsi qu'une seconde salle de bains pour les invités, dont les cabines se trouvent dans les deux flotteurs. Pour le reste, il n'y a pas de mobilier intégré à bord du bateau. Une option qui permet à chacun de choisir son type d'ameublement, du plus simple au plus raffiné, du plus économique au plus luxueux. Une grande liberté qui laisse en outre la possibilité de mettre en place le salon et l'espace repas là où on le souhaite. Installée au centre sur tribord, la cuisine s'avère spacieuse, fonctionnelle et lumineuse,

Conviviale et très fonctionnelle, la cuisine communique directement avec le reste du bateau sans empiéter sur les espaces de circulation.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	19,70 m
Largeur	8,60 m
Tirant d'eau	1,40 m
Poids en charge	30 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 250 ch
Carburant	14 000 l
Eau	nc
Cabines	5
Couchettes	19
Catégorie CE	A/12 pers.

LE TEST NEPTUNE

Iveco N40 250 - 2 x 250 ch @ 2 800 tr/mn
4 cylindres en L - 3,9 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
1 700	10,7	46	4,3	3 255
2 100	12	68	5,6	2 500
2 800	18	96	5,3	2 641

Données motoriste

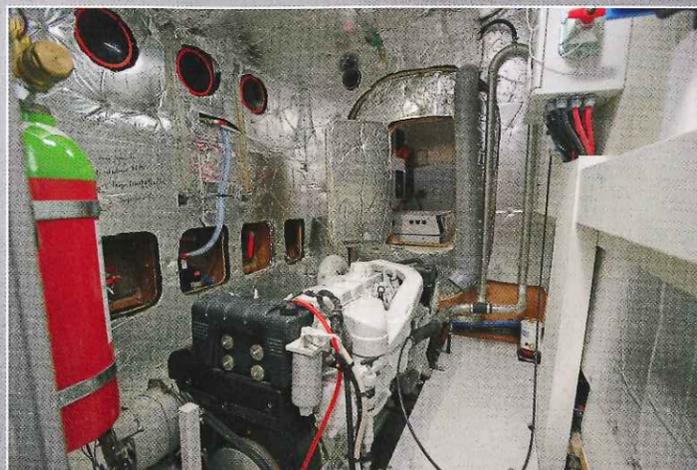
PRIX

650 000 € HT avec 2 x 250 ch Iveco

CONTACT

Chantier Mayday Boat (Saint-Malo, 35)

Bien isolées, les salles des machines sont spacieuses et permettent d'accéder facilement à l'ensemble des parties techniques.



► affoler la conso en marchant à 12 nœuds à 2 100 tours. Et la vitesse à plein régime, soit 2 800 tours, s'élève à 18 nœuds.»

Un comportement marin éprouvé

Les entrées d'eau très fines de ses deux coques lui assurent un passage sans à-coups dans les mers formées, et la hauteur élevée de la plate-forme au-dessus de la ligne de flottaison permet de ne pas ressentir les chocs des vagues, comme nous avons pu le constater face à un mauvais noroît établi devant Saint-Malo. Bob a de son côté eu l'occasion de s'en rendre compte dans des conditions autrement plus difficiles, notamment en se rendant au départ de la transat Jacques Vabre au Havre en novembre dernier. Le bateau est en effet bien resté dans ses lignes en dépit d'un vent approchant les 60 nœuds à l'est du Cotentin !

Et au retour, avec un vent de face cette fois-ci, *Étoile* s'est montré à son avantage

Un fauteuil à suspension viendra bientôt compléter un poste de pilotage très bien équipé. Le barreur bénéficie d'une excellente visibilité.



avec 45 nœuds de sud-ouest dans le nez en passant le Raz Blanchard... Des essais grandeur nature qui permettent d'avoir une confiance à toute épreuve dans le bateau avant d'entamer l'an prochain un tour du monde qui débutera par le Sénégal, les Canaris et le Cap Vert avant de rejoindre le Brésil pour descendre vers les Malouines et les canaux de Patagonie.

Suivront le Pacifique puis le cap de Bonne Espérance, mais Bob ne se projette pas encore aussi loin... «Je ne pars pas faire une course contre la montre.» D'ici là, *Étoile* couvrira plusieurs événements, comme la Transat AG2R entre Concarneau et Saint-Barthélemy au printemps, puis Le Figaro l'été prochain. De belles mises en jambe avant le grand départ. ■

