



## LA VIE QUOTIDIENNE À BORD D'ALCOR

**Vivre à bord d'un yacht classique, l'image fait rêver. Pour notre collègue Alexandre Geoffroy, elle est devenue réalité. Il nous raconte comment il s'est orienté vers ce choix de vie résolument maritime. Attention, la lecture de son récit pourrait bien vous donner envie d'en faire autant !**



© Michel Bourdin

Alcor sous voile



Inspection du gennaker



Alexandre Geoffroy et sa fille à la barre d'Alcor

Un vendredi de juin 2020, à La Trinité, nous sommes en télétravail à bord d'*Enchantement*, un 8 m JI Anker de 1923, à bord duquel nous sommes « confinés ». Du point de vue du télétravail, ce n'est pas très pratique : côte à côte sur les couchettes de l'unique cabine, nous devons alterner les appels téléphoniques pour ne pas nous gêner, et quand deux calls tombent malencontreusement en même temps, l'un de nous doit s'exiler au bout du ponton. Les PC sont branchés sur une multiprise au bout d'une rallonge branchée à terre, puisqu'à bord il n'y a aucune installation électrique, et pas d'eau non plus d'ailleurs.

Vers 18 h, la journée de travail se termine, nous décidons de larguer les amarres pour Houat. Le temps est idéal, 10 nœuds de vent d'ouest, un ciel sans nuage, une mer plate, une température douce. Le bateau glisse avec cette musique si caractéristique des yachts classiques : le chuintement soyeux des bulles d'écume qui éclatent dans le sillage.

Deux heures après, nous sommes au mouillage dans l'anse des Béniguets, déserte, pour le dîner, dans le soleil couchant. Le vent tombe, la mer se calme... Voilà une dure journée de travail ! Et là, une idée émerge : et si nous avions un bateau un peu plus adapté au télétravail qu'*Enchantement*... Est-ce que des « journées de travail » comme celle-ci ne pourraient pas se répéter à l'infini ?

Alors nous partons à la recherche d'un bateau susceptible de répondre à ce besoin, à bord duquel il sera non seulement possible mais facile et confortable de télétravailler, et en même temps un beau jouet pour les vacances d'été, avec en perspective des navigations plus lointaines quand nous aurons plus de temps libre.

Première étape : YachtWorld, le site internet qui consolide toutes les annonces de bateaux à vendre. Au bout de quelques jours de recherche, nous avons une liste de 150 candidats, croisée avec une quarantaine de colonnes de données techniques et de critères de sélection dûment pondérés. En bref, notre futur bateau doit être assez grand à l'intérieur pour être habitable comme une résidence principale, y compris tout l'hiver, et assez « petit » à l'extérieur pour être maniable par un équipage familial, au long cours. Au début, pour résoudre cette difficile équation, nous sommes pragmatiques au point d'envisager aussi un yacht à moteur : il y en a une soixantaine dans la liste. Et la plage temporelle est large : de 1897 pour le plus ancien, à 2021 puisque nous étudions même l'option du bateau neuf.

Deuxième étape : les visites. Les bateaux qui répondent à nos critères ne se trouvent pas dans notre zone de navigation habituelle, l'Atlantique, mais plutôt aux Pays-Bas et en Méditerranée. Le premier voyage en Hollande nous fait découvrir de très bons candidats « résidence principale », mais vus de l'extérieur ils sont assez proches

de la péniche. Côté classique, nous voyons aussi des merveilles ! Par exemple Carrina, une goélette Shepherd de 1929 : le plus bel intérieur de yacht classique qui soit ! Mais il faut se rendre à l'évidence : c'est trop petit à l'intérieur et trop grand à l'extérieur. Alors après ce premier voyage nous renonçons, en larmes, aux classiques. Et aussi, avec moins de regrets, aux bateaux à moteur : très séduisants à l'arrêt, ils perdent tout leur charme dès qu'on démarre le moteur. Pas de navigation possible sans ce bruit ? Quand on a pris l'habitude du chuintement des bulles d'écume qui éclatent dans le sillage, c'est inenvisageable.

Le voyage suivant, sur la côte d'Azur, nous voyons des candidats plus récents, très rationnels par rapport au programme, et très séduisants comme voiliers : Hanse 630, Bordeaux 60, Jongert 20S. Mais la question angoissante qui nous retient est celle-ci : comment ces bateaux vont-ils vieillir, sur les 20 ou 30 prochaines années ? Là encore, *Enchantement* nous a donné de mauvaises habitudes : il a atteint ses 100 ans l'année dernière avec un charme qui n'a fait que se renforcer pendant les 20 années passées avec lui.

D'ailleurs, lors de ce deuxième voyage, nous n'avons pas pu résister à la tentation d'aller voir encore un classique, pour le plaisir : *Aïtor*, dessiné par Jack Laurent-Giles en 1958. Première rencontre avec cet architecte, et l'espoir revient : finalement, un classique, ça pourrait

être habitable ! Ce n'est pas étonnant qu'*Aïtor* ait réussi à nous faire changer d'avis sur ce point : Laurent-Giles est le premier architecte qui a commencé à exploiter rationnellement les volumes de coque pour y installer des emménagements en optimisant l'espace.

*Aïtor* est éliminé pour d'autres raisons, mais nous exploitons le filon Laurent-Giles en visant deux autres bateaux situés en Italie, et construits tous les deux par le même chantier, Sangermani : *Viola* en 1958 et *Alcor* en 1959. Première rencontre avec ce chantier, la star du yachting italien depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et jusqu'à une période assez récente puisque c'est le constructeur de *Wallygator*, le premier *Wally*. Au bout d'un magnifique voyage en voiture jusqu'à La Spezia, seuls sur les routes en plein troisième confinement, nous visitons *Viola*, et l'intuition se confirme : même relativement petit (20 m), un Laurent-Giles de 1958, c'est habitable. Mais *Viola* est éliminé : il a été entièrement restauré, à grand frais, mais avec des fautes de goût impardonnables, comme du cuir blanc, vraiment blanc, dans le carré, la peinture blanche des cloisons remplacée par de l'acajou vernis très sombre, des plans de travail en acajou vernis dans la cuisine...

Ensuite, quelques centaines de kilomètres plus loin, nous avons découvert *Alcor*, du même tandem architecte – chantier, construit en 1959. Plus grand (23 m) et beaucoup plus sportif que *Viola* : avec son grand mât de 28 m, ses 3,2 m de tirant d'eau, ses 17 tonnes de lest, son



énorme moulin à café sur la plage arrière, c'est un vrai bateau de course (il s'agit d'un classe 1 du RORC, qui a gagné la Giraglia en 1970). Il est quand même assez habitable pour loger un équipage de 12 personnes.

L'intérieur est entièrement d'origine, le reste est dans un état suffisamment bon pour que le convoi vers l'Atlantique soit possible sans travaux préalables. Autant chacun des bateaux visités précédemment nous avait laissé dans des abîmes d'hésitation, autant *Alcor* nous a séduit tout de suite, sans discussion. Encore un deuxième voyage à Porto Ercole pour l'expertise et la signature du contrat, puis un troisième, aller simple, pour larguer les amarres vers La Rochelle, et l'aventure commence.

Depuis l'été 2021, nous habitons donc à bord d'*Alcor*, amarré toute l'année au ponton du Musée Maritime de La Rochelle, dans le bassin des chalutiers (déserté depuis longtemps par les chalutiers). Nous naviguons l'été, pendant 2 à 4 mois, pour le moment sans grandes ambitions puisque nous ne sommes pas sortis du bassin de navigation qui était celui d'Enchantement les 20 années précédentes, entre Brest et La Rochelle.

Au bout de 18 mois, nous avons abandonné tout « pied à terre à terre », au prix d'un gros effort de tri dans les meubles, les tableaux, les livres, les habits... Désormais, l'intégralité de nos immenses possessions tient dans le bateau, à part quelques tableaux de famille qui ont échoué piteusement dans notre box de stockage, une sorte de soute à voile déportée de 7 m<sup>2</sup>, qui accueille des choses comme les tauds et les radiateurs pendant l'été, et les bouts, les voiles et les gilets de sauvetage pendant l'hiver. Morale de l'histoire, le tableau de famille est l'objet le plus incompressible qui soit : dans la famille personne n'en veut, et il est interdit de le vendre ou de le donner. Depuis, nous n'avons plus aucune adresse à terre, et je passe mes deux nuits parisiennes par semaine chez des

amis qui sont aussi heureux de me recevoir que je suis heureux de les voir.

Après trois ans de ce régime, quelles sont les bonnes et les mauvaises surprises ?

Parmi les bonnes surprises, il y a la ville de La Rochelle, le vieux port, le Musée Maritime et le Yacht Club Classique. Nous connaissions à peine l'endroit et nous ne l'avons pas véritablement choisi puisque c'est le seul port de la façade Atlantique qui avait de la place pour nous à notre retour d'Italie. Mais nous sommes à 5 minutes à pied de la vieille ville, et aussi de la gare qui est à 2 h 30 de Paris. Le ponton du Musée rassemble plusieurs dizaines de yachts classiques qui font partie intégrante du circuit de visite. D'ailleurs, l'été, quand il est très fréquenté, il est parfois nécessaire de rappeler à certains visiteurs qui montent spontanément à bord qu'il s'agit de yachts privés, qui se visitent uniquement lors des journées du patrimoine. Les armateurs (comme on dit à La Rochelle) de ces classiques forment tout naturellement une communauté soudée par la passion qu'ils partagent, qui se retrouve tous les vendredis soirs à 500 mètres de là, dans l'ancienne maison des douaniers qui sert de club-house au Yacht Club Classique. Un cocktail hebdomadaire... Quelle bonne idée !

Si on essaye de le décrire en langage terrien, *Alcor* c'est un appartement de 6 pièces : un salon – salle à manger avec cuisine séparée, 5 chambres, 3 salles de bain et une terrasse... pour environ 50 m<sup>2</sup> habitables. Les rangements sont très nombreux et pratiques, mais le volume est quand même limité. Mises bout à bout, toutes les penderies du bord totalisent 4,2 m linéaires. C'est déjà un beau dressing. Par ailleurs, il y a 32 tiroirs, et presque autant de placards, sans compter les coffres sous les banquettes, les grands espaces sous les planchers... Globalement, l'habitude est prise, nous ne ressentons plus de manque de place.

La configuration est celle d'un appartement

haussmannien : la cuisine est au bout d'un couloir vers l'avant, près du poste d'équipage doté de son « entrée de service ». On regrette un peu la « salle à manger – cuisine » qui correspondrait mieux à notre mode de vie sans domesticité, mais il n'est pas question de modifier ces emménagements entièrement d'origine et si parfaitement caractéristiques d'un yacht de course au large de l'époque.

En revanche, nous avons fait une entorse à l'authenticité en créant une couchette double dans la deuxième cabine arrière, mais elle respecte minutieusement les codes esthétiques du reste des emménagements, de sorte qu'il est impossible de deviner qu'elle est récente. Il y a une autre entorse à l'authenticité : la baignoire de la salle de bain arrière (qui mérite ainsi le nom de salle de bain). Entorse légère cependant : on trouve facilement des bateaux du même architecte, du même chantier, de la même taille et de la même époque qui ont leur baignoire. Des arguments quasiment suffisants pour convaincre un conservateur du patrimoine ! Et ce n'est pas anecdotique puisqu'*Alcor* a été classé monument historique en 2023.

Côté confort, le chauffe-eau électrique fournit tout ce qu'il faut, mais il a besoin des 220 volts du ponton ou du générateur pour fonctionner. De même, le chauffage est pour le moment assuré par des radiateurs électriques et des sèche-serviettes dans les salles de bain. Nous avons repoussé à plus tard l'installation d'une chaudière au gas-oil qui rendrait le bateau autonome sur ce plan, parce que notre programme n'inclut pas, pour le moment, de navigations hivernales.

Ce chauffage est parfaitement suffisant : nous n'avons pas froid, ni chaud d'ailleurs, parce que le bateau est très bien isolé : la coque, en teck, fait 38 mm d'épaisseur, les vaigrages ménagent une couche d'air d'au moins 20 cm entre l'extérieur et l'intérieur, le plexiglass des panneaux de pont et des vitres du carré est beaucoup plus isolant que du verre, et le sommet du roof est doublé à l'intérieur par une tôle d'aluminium, d'une modernité invraisemblable pour l'époque, qui ménage une couche d'air de 5 cm dédiée à l'isolation.

Toujours grâce à la construction en bois et à l'isolation, il n'y a aucune condensation, l'humidité n'est pas un problème sauf au fond des coffres ou des placards laissés trop longtemps fermés, où la moisissure peut faire des dégâts. Le problème se résout en ouvrant tout et en faisant tourner quelques heures par semaine les ventilateurs qui équipent chaque cabine.

Le seul élément d'inconfort qui subsiste, c'est le bruit : dès que le bateau bouge, les aussières crissent, les défenses couinent, malgré les innombrables amortisseurs en mousse ou en textile placés aux endroits stratégiques. Et

le bateau bouge souvent : à marée haute par forte houle, le mouvement se fait sentir jusque-là où nous sommes, tout au fond du bassin des chalutiers. Et quand le vent est fort, le mât de 28 m (comme un IMOCA) qui dépasse tout ce qu'il y a aux alentours, offre une sacrée prise au vent, qui peut donner jusqu'à 10 degrés de gîte au bateau. Début novembre 2023, le vent a soufflé toute une nuit avec des rafales à 80 nœuds. A bord, nous avons l'impression d'être en mer... ce qui, avec l'habitude, ne nous a pas empêché de dormir.

Au moins, nous échappons à l'affreux clapotis collant des voûtes rasantes en plastique que l'on entend ailleurs dans le port : la longue voûte en V d'*Alcor* ne fait jamais aucun bruit, que ce soit au port ou en navigation.

Par ailleurs, La Rochelle est une ville étudiante et touristique : des bandes joyeuses et plus ou moins éméchées circulent à toute heure sur le quai, et à quelques dizaines de mètres d'*Alcor*, sur le pont supérieur du *France 1* (oui, on l'appelle bien *France 1* parce qu'il a été lancé en même temps que le 2), frégate météo de 1958, navire amiral du musée maritime, il y a un bar en plein air ouvert d'avril à octobre, presque tous les jours, jusqu'à 23 h... Par comparaison, le calme de certains ports comme La Roche-Bernard, ou tout simplement des mouillages forains qui sont notre premier choix pendant les vacances, nous paraît divin.

La véritable héroïne de cette histoire, c'est notre fille, née en novembre 2022, qui n'a jamais connu d'autre maison qu'*Alcor* et qui a participé à toutes les navigations depuis sa naissance. Elle dort sur l'une des couchettes de la cabine du propriétaire, l'autre accueillant (pour quelques semaines encore) la table à langer. Avant même de savoir marcher, elle avait compris comment négocier les différents escaliers, à reculons. Ses facultés d'adaptation et les habitudes prises lui permettent, par exemple, de continuer à dormir quand on démarre le moteur (un Rolls-Royce d'origine, qui n'est pas vraiment discret) en arrivant au port, ou encore de s'endormir dans l'annexe, à quelques dizaines de centimètres du moteur pétaradant.

Pour elle, *Alcor* n'est certainement pas trop petit, et tout est un jeu : les winchs, les bouts, la corne de brume, la cloche, le pilote automatique, la totalité du tableau électrique, qu'il faut absolument protéger de ses assauts, et bien sûr la barre. D'ici quelques petites années, c'est en prenant la barre qu'elle contribuera à la manœuvre, parce que c'est ce qu'il y a de plus facile : avec huit tours de démultiplication, aucun jeu ni frottement et une excellente maniabilité grâce aux safran suspendu (ultra-moderne pour l'époque), barrer *Alcor* est, littéralement, un jeu d'enfant.

**Alexandre Geoffroy**, membre du YCF