

# PORTRAIT

par Isabelle Daumas



## Éric Saint Plancat un capitaine passionné

### REPÈRES

- 1991** Première saison de charter en tant que matelot
- 1992** Obtention du BPPV et premier emploi en tant que skipper
- 1997** Brevet C2MM
- 1999** Commandement de *Douce France*, catamaran de 42 m
- 2003** Commandement du trois-mâts *Belem*
- 2004** Commandement du roulier *MN Toucan*
- 2005** Achat de *Maritéa*, ketch de 17 m, et début du voyage en famille
- 2005** Commandement de *Tiara*, sloop de 54 m
- 2011** Achat de la maison de Huahine, *Maritéa* franchit le canal de Panama
- 2012** Arrivée à Huahine avec *Maritéa*
- 2013** Commandement de *Panthalassa*, ketch de 56 m

### ► Votre parcours depuis votre entrée à l'ENSM ?

J'ai eu le privilège de passer mon enfance au bord de la Méditerranée, dans le Var. Ma passion est née au cours des croisières familiales estivales sur le voilier de mes parents, un ketch qui me berça dès mes six mois. Ma passion s'est vraiment révélée à 18 ans, alors que je suivais une laborieuse prépa Sciences-Po à Paris. En visitant le salon nautique, j'ai pris conscience qu'on pouvait vivre de la mer et de la voile et j'ai tout plaqué pour suivre cette voie. L'année suivante, j'obtenais le Brevet de Patron de Plaisance Voile et mon premier job de skipper sur un voilier de 17 m. Dans la foulée, j'ai suivi à l'Hydro de Marseille la formation C2NM, qui était polyvalente à l'époque. J'ai achevé mon cursus en 1996-1997 à Saint Malo.

Dès 1993, j'ai commencé à naviguer pour la Compagnie Maritime Nantaise en tant qu'élève puis lieutenant polyvalent et second capitaine sur les navires *Saint-Gildas*, *Bangor*, *Bouguenais*

Nous vous proposons habituellement dans cette page le portrait d'un ancien Hydro qui a en général suivi des chemins de traverse après la navigation, et travaille le plus souvent à terre. Ce mois-ci, pour la première fois, voici le parcours atypique d'un navigant qui n'a jamais lâché son

et *Béam*. En parallèle, je naviguais à la grande plaisance : en 1994 et 1995, j'ai été mécanicien sur le *Friday Star*, une goélette moderne de 42 mètres construite sur le moule du célèbre *Vendredi 13* de Jean-Yves Terlain. J'ai également travaillé sur des voiliers traditionnels à partir de 1995 avec un poste de skipper sur le *Lys Noir*, yawl aurique de 1914 basé à Granville, et surtout l'*Emigrant*, ancien langoustier à bord duquel j'ai passé deux ans à emmener en mer des enfants de Belfort, en difficulté sociale et scolaire.

En 1999, alors que j'étais second capitaine sur le *Belem*, mon CV est parvenu à Jean-Claude Borgel, un homme d'affaires bordelais passionné, propriétaire de *Douce France*, le plus grand voilier catamaran du monde à l'époque (42 m). À 26 ans, je suis entré dans le monde du yachting par la grande porte, avec entre les mains la responsabilité d'un des voiliers de charter les plus connus du moment. J'y ai passé près de trois ans, et y ai fait l'exceptionnelle rencontre de Guy Laliberté, le fondateur du Cirque du Soleil.

Le *Belem* fut une étape majeure de ma carrière. Je me revois encore, à Toulon, rêvant devant le navire à quai et présentant timidement mon CV au Commandant Michel Pery. J'ai eu ensuite le privilège de poser mon sac à bord en tant que lieutenant, à l'occasion du centenaire du navire en 1996. Après quelques saisons comme second capitaine, j'en ai obtenu le commandement en 2003, l'année de mes 30 ans. J'en garde des souvenirs merveilleux qui font clairement partie de mes plus beaux. C'est un navire avec une histoire très riche, sa manœuvre est passionnante, et naviguer à son bord est une excellente école d'humilité, du moins pour ceux qui l'ont compris... car certains tombent au contraire dans le piège inverse.

L'armement du *Belem* étant géré par la Compagnie Maritime Nantaise, j'ai alterné cette



Le *Belem*, dernier trois-mâts français (1896).

livret, et vit toujours entre terre et mer, entre commerce et voiles.

Il semblerait qu'Éric Saint Plancat a déjà vécu plusieurs vies, tellement son parcours de navigant est varié, étonnant, original. À 40 ans, il commande depuis 10 ans des navires marchands et de grands voiliers



*Maritéa*, la maison flottante d'Éric et sa famille.

expérience avec la navigation au commerce, notamment à bord des rouliers *MN Toucan* et *MN Colibri*, qui transportent la fusée *Ariane 5* entre l'Europe et la Guyane. J'ai commandé le *Toucan* à partir de 2004.

Fin 2005, j'ai été contacté par Guy Laliberté qui venait d'acheter le voilier *Tiara* (54 m), et qui m'a proposé d'en prendre le commandement. Cette période correspond aux sept plus belles années de ma vie. Nous avons sillonné pratiquement tous les océans, des Maldives à Tahiti, en passant par les Caraïbes et la Méditerranée. En tournant comme au commerce, en rotation 2 mois/2 mois, j'ai pu ainsi vivre mon propre voyage en parallèle, avec ma famille, à bord de notre voilier *Maritéa*. Ce voyage nous a conduits jusqu'en Polynésie française, à 18 000 km des côtes de France d'où nous sommes partis.

Après un retour provisoire à la Nantaise en début d'année, je commande maintenant un voilier de 56 m, *Panthalassa*. Il ressemble beaucoup à *Tiara*, avec un mât en plus !

### ► Vous parlez d'une vie à 18 000 km des côtes « de France ». Pouvez-vous nous raconter ce qui vous a mené aussi loin ?

Ce sont les rêves qui mènent aussi loin. Le mien avait la forme d'un voilier de voyage, comme le Mikado dont j'étais tombé amoureux au cours de ma toute première saison de charter en Yougoslavie, en 1991. J'avais 18 ans, j'étais matelot, je dormais sur le pont et j'étais immensément heureux. Je rêvais qu'un jour un tel bateau pourrait m'emmener loin... Ma femme Céline, que j'ai rencontrée au lycée, partageait le même rêve de voyage au long cours, après avoir attendu en vain le départ du voilier familial. 13 ans plus tard, après la naissance de nos deux moussaillons Juliette et Damien, nous avons

luxueux. Entre deux embarquements, il vit avec femme et enfants sur leur Mikado Maritea, en mer depuis sept ans, au mouillage depuis un an, en face d'une plage de Huahine, dans l'archipel de la Société, en Polynésie française où ils viennent d'acheter une... une quoi ? Et oui, une maison.

ressorti notre vieux rêve du tiroir où il était rangé, et nous nous sommes attelés à le rendre réalité. Il nous a fallu plus d'un an pour trouver le bateau... et convaincre le banquier. En janvier 2005, le rêve devient réalité et porte désormais un nom : *Maritéa*.

Nous sommes partis de France en octobre 2005, les enfants étant âgés de quatre et deux ans. Céline est leur institutrice, ils ne sont jamais allés à « l'école avec un toit », comme dit Juliette. Je les laissais en lieu sûr pendant mes embarquements sur *Tiara*, et nous naviguions pendant mes congés. Nous avons passé cinq ans à explorer la Méditerranée, avant de pointer l'étrave sur l'Atlantique en août 2010. Madère, Les Canaries, Le Cap Vert, les Antilles, Panama, le Costa Rica, les Galapagos, avant le grand saut jusqu'en Polynésie française, où nous sommes arrivés l'an dernier. En 2011, alors que nous étions encore aux Antilles, j'ai repéré sur Internet une maison à vendre sur l'île de Huahine, dans l'archipel de la Société, qui semblait être faite pour nous. C'était un appel trop fort, j'ai signé sans même être allé sur place. Céline et les enfants l'ont découverte seulement un an plus tard, après avoir traversé le Pacifique à la voile. L'arrivée au mouillage devant la maison fut l'un des moments les plus



Le port d'attache, sur l'île de Huahine, en Polynésie française.

intenses de ma vie. Depuis, nous y vivons et y cultivons fruits et légumes, le bateau est sur son corps-mort sous nos fenêtres. Cette longue escale polynésienne fait partie intégrante du voyage, c'est un nouveau chapitre d'une extrême richesse. Le bateau est toujours maintenu prêt à naviguer et nous comptons bien continuer avec lui l'exploration du Pacifique, tout en conservant désormais une base à terre. En fin d'année nous prévoyons de repartir vers la Nouvelle Zélande.



*Tiara*, sous voiles au large d'Antigua.

► **Quels enseignements avez-vous retenus de votre passage à l'Hydro et quels sont les atouts de cette formation dans votre vie d'aujourd'hui ?**

J'ai eu la chance de suivre la formation C2NM, qui n'existe plus aujourd'hui et qui formait très bien au métier de marin. C'était une formation faite sur mesure pour un passionné comme moi. Elle m'a donné une connaissance très large de la conduite et de l'entretien des navires. La polyvalence est aussi un atout majeur, même si on devient monovalent ensuite. En tant que Capitaine, savoir précisément ce qui se passe dans la salle des machines et comprendre la langue des mécaniciens est un atout considérable.

► **Quel est votre meilleur souvenir de navigation ?**

Il y a en tellement... Une arrivée sur la Martinique avec *Douce France* en surfant à plus de 20 nœuds, l'exploration des lagons des Maldives à bord de *Tiara*... ou encore l'arrivée à Monaco avec le *Belem* lors de la Classic Week 2003. Tous les yachts classiques, ayant terminé leurs régates, étaient venus à notre rencontre. Nous portions toute la toile. Au moment où je pensais donner l'ordre de commencer à carguer, le bosco est venu me trouver avec l'air du petit garçon qui a une bêtise dans la tête : « et si on entrait dans le port comme ça?... » Il me connaissait bien, il savait que je serais assez fou pour le faire, les conditions s'y prêtaient parfaitement. Nous l'avons fait. Imaginez le *Belem* entrant toutes voiles dehors dans le Port Hercule... L'équipage a été fantastique, la manœuvre fut parfaite et nous a valu les félicitations du Yacht-Club de Monaco. Depuis, nous avons collectionné les entrées de port et les chenalages à la voile, comme dans le Vieux-Port de Marseille, les rades de Brest, Lorient ou Cherbourg, attendant parfois d'être en face du quai pour nous décider enfin à lancer les moteurs !...

► **De quel accomplissement êtes-vous le plus fier ?**

Sans nul doute, de la confiance que j'ai inspirée pour me voir confier le commandement du *Belem* à tout juste 30 ans. Mon rêve qui n'avait été que de poser un jour mon sac à son bord fut bien dépassé. J'y ai passé des embarquements merveilleux

avec des membres d'équipage passionnés. Avoir pu apprendre la voile carrée au contact de personnalités hors du commun comme le Bosco Daniel Jehanno ou le Commandant Michel Pery était un grand privilège, dont j'ai tenté de me montrer digne en franchissant la dernière marche.

► **Êtes-vous tenté par une reconversion à terre ?**

C'est tout simplement inimaginable. Je suis trop bien en mer et je ne supporterais pas le rythme d'une vie professionnelle à terre.

► **Conseilleriez-vous aujourd'hui cette formation à un jeune, et pourquoi ?**

Je la recommande sans réserve à tous ceux qui, comme moi, sont passionnés par la mer et les bateaux. Je suis en revanche attristé de voir que, de plus en plus souvent, la passion est absente des étudiants de l'Hydro, qui considèrent maintenant cette formation uniquement comme une école d'ingénieurs plus facile d'accès que Centrale ou X. Je le déplore car ce sont deux métiers complètement différents : les ingénieurs conçoivent les navires et leurs systèmes, tandis que les marins les conduisent sur la mer. Les deux métiers sont tout aussi nobles, mais il ne faut pas les confondre. En prétendant former des ingénieurs à l'ENSM, on risque de ne plus former de marins, leur titre n'en faisant pas non plus des ingénieurs, quoi qu'ils en pensent...

► **Quels sont vos prochains rêves... ou projets ?**

Donner du sens à ma passion, en la partageant. Emmener des orphelins autour du monde à bord d'un grand trois-mâts carré pourrait répondre à cet objectif. J'aimerais reproduire à plus grande échelle le mode de vie et d'éducation exceptionnel que j'ai offert à mes propres enfants, tout en diffusant des messages utiles à la société. Ce n'est encore qu'un rêve aujourd'hui, mais mon expérience montre que les rêves peuvent devenir réalité. Alors, espérons que ce sera l'objet d'un prochain article ? ■

**Vous pouvez suivre les aventures d'Éric sur [maritea.fr](http://maritea.fr)**