

La remontée de l'Eyre en Pinball

D'Arcachon et de son bassin, tout a été dit ou presque, des cabanes tchanquées de l'île aux Oiseaux au banc d'Arguin en passant par la dune du Pilat... Mais certains secteurs restent méconnus, à l'instar du petit port de Biganos, niché au fond d'un delta où coule l'Eyre. Nous l'avons remonté à bord d'un Pinball, catamaran hybride idéal pour ce type de navigation.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.

Ce jour-là, en plein cœur de cet été caniculaire, le port d'Arcachon déserté par les touristes a des allures de décor de film catastrophe. Mais point de salle obscure pour l'occasion ; le drame se déroule grandeur nature, juste sous nos yeux, avec des incendies qui ravagent depuis quelques jours les forêts alentour. Aujourd'hui, le vent a tourné et pousse les fumées vers le bassin, jusqu'à présent épargné. L'odeur, âcre, démange la gorge et le panache donne au ciel une allure de fin du monde. Notre reportage sera-t-il annulé ? Pour Pascal Duclos, patron du chantier Pinball qui nous attend devant le show-room de sa concession sise sur le port, les rafales qui soufflent du sud vont s'orienter vers l'ouest, puis prendre la direction du nord dans la nuit. Le bassin devrait donc être épargné, rendant notre navigation possible.

Une version finale après le prototype

Notre objectif est de rejoindre le port de Biganos avec la marée montante. *Moteur Boat* est familier des lieux, mais ce secteur situé dans l'angle le plus à l'est du triangle que forme le bassin vu du ciel nous est totalement inconnu ; c'est l'occasion pour nous de faire d'une pierre deux coups et de reprendre les commandes du Pinball, essayé lors du précédent Salon de Cannes, mais dans sa version prototype. Si le moteur a changé entre-temps (un V8 essence de 350 ch a remplacé le diesel de 265 ch qui manquait de puissance), d'autres modifications ont été apportées, comme celles au niveau des tuyères (voir encadré). Rappelons que ce Pinball est un catamaran hybride qui possède un unique moteur thermique logé dans une petite coque centrale, auquel s'ajoutent deux moteurs électriques intégrés dans des tuyères. Ce sont ces dernières qui vont nous permettre de rejoindre le fond du bassin, où la profondeur est très faible. Évidemment, pour mener à bien une telle navigation, il faut nécessairement une marée montante, ce qui est le cas en cette fin d'après-midi brûlante de juillet.

Nous appareillons depuis le port d'Arcachon et mettons d'abord le cap vers l'ouest, afin de rejoindre le chenal principal qui mène ensuite vers l'est. Avec cette hauteur d'eau encore faible, il est impératif d'emprunter les chenaux, sans oublier que les parcs à huîtres sont légion dans le secteur. En consultant la carte marine, nous estimons à une dizaine de milles marins la route pour l'aller. À une allure d'une vingtaine de nœuds, et en comptant quelques arrêts pour réaliser nos prises de vues, nous atteignons les premiers herbiers qui émergent une bonne heure après notre appareillage depuis le port d'Arcachon. Le tout sous mode thermique. Le décor se transforme à mesure que nous avançons. Nous réduisons notre vitesse alors que l'objectif approche. Mais, surtout, nous venons de passer en mode électrique. Une fois l'embase du Z-drive relevée, le Pinball n'a plus rien dans l'eau ou, du moins, plus d'appendice, puisque les hélices des deux moteurs électriques sont



Le Pinball est amarré cul à quai au port d'Arcachon, prêt à appareiller pour le delta qui mène au port de Biganos. Une navigation d'une heure environ.



La navigation vers le fond du bassin nécessite de suivre des chenaux. C'est d'autant plus impératif que la mer, certes montante, n'offre pas encore une hauteur suffisante pour rejoindre notre objectif.



Les pinasses sont typiques du bassin d'Arcachon.



Notre Pinball s'apprête
à remonter les eaux limoneuses
du delta qui mène à Biganos.

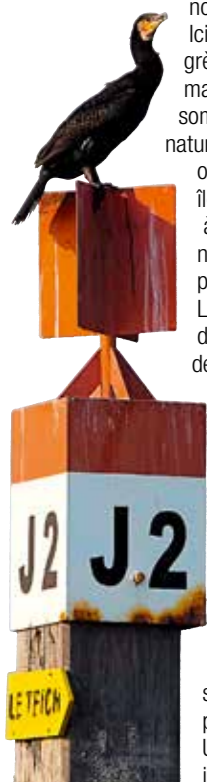




logées dans des tuyères qui rendent la navigation très sûre, y compris en cas d'échouage. Nous avons d'ailleurs l'occasion de tester cette fonctionnalité dès que les premiers chenaux du delta apparaissent. Comme nous avons été plus rapides que le flux, nous heurtons gentiment le fond vaseux qui nous arrête.

Ici, les oiseaux sont les rois du delta

Cette pause involontaire nous permet d'observer le décor, différent de celui que nous connaissons à l'entrée du bassin ou sur la côte nord, vers le Canon ou la Vigne. Ici, les oiseaux sont les rois des grèves, des vasières et des marais qui nous entourent. Nous sommes au milieu d'un vrai site naturel, celui qui borde la réserve ornithologique du Teich et les îles de Malprat qui s'élèvent à notre droite. Autant dire que notre mode électrique est idéal pour ce type d'endroit. Le flot monte et nous nous dégageons sans difficulté de notre mouillage forcé pour rejoindre un chenal matérialisé par des pieux de couleur.



Les grands espaces sans reliefs, typiques du bassin, s'estompent pour faire place à une rivière encaissée entre de hautes roselières. Avec ce coucher du soleil, les bateaux amarrés le long de la berge sur des pontons de fortune prennent des couleurs pastel. Une concentration plus importante de canots indique

PINBALL

Un catamaran ultra-polyvalent

Essayé par *Moteur Boat Magazine* (voir n° 384), le Pinball a subi entre-temps quelques modifications, à commencer par un changement de moteur. Initialement proposé avec un diesel de 265 chevaux, il est désormais propulsé, en version thermique, par un V8 essence de 350 chevaux MerCruiser. « C'est la puissance qu'il faut pour pouvoir déjauger, nous explique Pascal Duclos, patron du chantier. Si vous ne déjaugez pas, vous allez pousser de l'eau, avec une vitesse faible et un mauvais rendement. Avec cette nouvelle motorisation, le surcroît de puissance peut sembler minime, mais l'impact est énorme au niveau du comportement. » Tout l'enjeu a été de conserver le même gabarit de moteur et le même bâti de la cale pour éviter de refaire un moule. « Heureusement, le moteur à essence est plus compact que

le diesel », résume-t-il. Il annonce également qu'un modèle avec un 430 chevaux Volvo est en construction. L'autre grande modification concerne les tuyères qui logent les hélices des moteurs électriques. Elles ont été rapprochées de la périphérie de la coque et des déflecteurs ont été ajoutés. « Une tuyère, ce n'est pas juste un tuyau, prévient Pascal Duclos. C'est un tube qui est profilé pour accélérer un fluide. Si on veut du rendement, il faut quelque chose de convergent, mais aussi de suffisamment immergé pour éviter d'aspirer trop d'air, tout en sachant qu'il en faut un peu pour chasser l'eau lorsque le bateau va déjauger. » Une équation délicate à résoudre, car ce qui est bon pour le mode thermique est mauvais pour le mode électrique et réciproquement, d'où un travail



Par rapport au prototype, ce rangement monté sur glissières a été ajouté.



Il est possible de ranger les paddles sur le dessus du T-top, sans gêner les occupants dans le cockpit.



Rares sont les bateaux de seulement 9 mètres qui offrent une telle surface de bain de soleil ! Seuls les catamarans permettent ce genre de confort...



La plancha prend place derrière la banquette arrière. Ainsi située hors du carré, elle évite de provoquer d'éventuelles taches de graisse sur la sellerie.



La troisième coque – plutôt un appendice – est bien visible sur cette photo.

considérable en matière de dessin de la carène. « La coque a été dessinée et conditionnée pour ces tuyères et c'est aussi pour cette raison qu'on est parti vers un modèle de catamaran. » Au début, l'idée était un monocoque avec des tuyères longitudinales non intégrées à la coque, mais le projet a été vite abandonné, faute de résultats probants. Pour décoller le flux, une jupe de tuyère a été ajoutée. Elle permet de faire travailler la tuyère en pression. Quant au déflecteur, il aide à vider la tuyère lorsque le bateau passe en mode thermique, et qu'il doit déjauger. « Se débarrasser de l'eau des tuyères est important, sinon, on écope et le poids va dégrader l'intérêt du mode thermique. Le bateau ne sera pas cohérent avec le concept hybride. » Le moteur thermique se niche dans une petite coque – qui n'en est pas vraiment une – située entre les deux coques qui assurent la flottabilité. « Cette quille fait office de stabilisateur, explique-t-il. Cette vraie fausse coque reste hydrodynamique, car elle a également pour fonction de casser la vague. Elle n'apporte pas ou peu d'appui. » Le bateau est construit intégralement en infusion, de la coque aux capots, dans les ateliers d'Occqueteau, ce qui n'a rien d'un hasard, car Pascal Duclos est également aux manettes de ce chantier de l'île d'Oléron. « Désormais, Occqueteau s'appelle Pinball. De cet ancien chantier,

nous avons restreint la gamme à quatre modèles Ostrea [là où Occqueteau en produisait une vingtaine, *ndlr*], principalement des timoniers et des T-top orientés pêche. » Le numéro un est exposé sur le terre-plein devant la concession d'Arcachon.

Une sécurité permanente à bord

Et le quatrième Pinball est en construction. « Le bassin se prête bien aux essais de ce party-boat qui séduit les particuliers, mais aussi les hôtels, les loueurs, les clubs et les skippeurs professionnels. Avoir une surface utile de 20 m² sur l'eau n'est pas si fréquent, surtout avec une telle longueur de coque ! » Tout est conçu à bord pour le plaisir d'être entre amis, pour profiter au mieux de la balade, avec une plancha située à l'arrière, ou des racks pour les kayaks, les stand-up paddle, etc. Pour Pascal Duclos, qui a fait une carrière dans le domaine des véhicules utilitaires électriques, la sécurité est un point important. « Au-delà de sa particularité d'être hybride, le Pinball apporte une réelle sécurité à ses occupants, précise-t-il. En cas de bout dans l'hélice du Z-drive, il est possible de rentrer au port avec le mode Regen. Le moteur thermique ne sert alors plus qu'à régénérer les batteries et à avoir suffisamment d'énergie pour



Ce Pinball est bien un hybride : deux moteurs électriques et un thermique.



Passer du mode thermique à l'électrique se fait au moyen d'un simple bouton.



Ce sont dans ces tuyères que prennent place les hélices du moteur électrique.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	9 m
Longueur de coque	8,35 m
Largeur	2,97 m
Poids	3 800 kg
Puiss. conseillée	350 ch
Puiss. maxi	430 ch
Capacité en eau	135 l
Capacité en carbu	285 l
Homologation	cat. C/15 pers.
Transmission	Z-drive
Constructeur	Pinball
Distributeur	réseau

► PRIX

249 000 € avec 350 ch MerCruiser
265 200 € avec 430 ch Volvo

LES PERFORMANCES

avec 350 ch MerCruiser V8
Type de l'hélice : 3 pales inox

Régime en tr/min	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	-	-	-
1 000	3,9	6,3	-
2 000	6,7	13,8	-
2 500	7,7	20,5	-
3 000	9	29,2	-
4 000	14,2	53,5	-
5 000	21,5	100,8	-

BUDGET

► FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	105 €
DROITS SUR LE MOTEUR	1 320 €
TOTAL	1 425 €

► ASSURANCE avec

PRIME ANNUELLE	1 770 €
FRANCHISE	1 494 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Concept et surface des espaces de vie à bord
- ▲ Facile à prendre en main
- ▲ Manœuvres grâce à l'électrique
- ▼ Fixation de la table du carré arrière à revoir



Pascal Dubois, patron passionné et inventeur du Pinball.



Objectif atteint pour notre Pinball qui se faufile dans le petit port de Biganos !

la présence du port des Tuiles. Nous nous trouvons sur l'Eyre, ce fleuve côtier qui nous mènera au port de Biganos, l'objectif du jour. Pour l'heure, le tracé serpente à travers une végétation dense et sauvage. Nous sommes au cœur de l'été et, pourtant, c'est le calme qui règne ici, loin de l'agitation propre au bassin. C'est tout juste si nous croisons quelques kayaks qui remontent le fleuve à nos côtés ; le Pinball ne génère aucune vague lorsqu'il navigue avec ce mode électrique, entre autres grâce aux tuyères immergées. Nous atteignons enfin le port de Biganos.

Remonter là où personne ne va grâce au Pinball

C'est un enchantement pour les yeux, avec ses cabanes d'ostréiculteurs aux façades colorées, nichées au milieu d'une forêt. L'espace est compté, mais le Pinball et ses deux coques montrent toutes leurs capacités à manœuvrer entre deux rives si étroites. Un coup d'œil à notre montre nous indique qu'il est temps de faire chemin inverse, avant que le soleil ne se couche complètement. En descendant vers l'horizon, il rougeie dans les fumées de l'incendie qui courent au loin. La navigation de nuit n'est pas conseillée, surtout dans le secteur du delta de l'Eyre que nous empruntons, en raison du balisage qui n'est pas forcément lumineux. Il est temps de passer en mode thermique. La marée haute nous évite le détour de l'aller, ce qui permet de réduire la route du retour. Arcachon est en vue. ■



Un peu avant Biganos, les étendues d'herbes font le bonheur des oiseaux, à marée haute comme à marée basse.



Le chenal qui mène au port de Biganos est très protégé, idéal pour les navigations à la rame, comme ce canoë qui se dirige vers l'embouchure.



Avec le flot, les bateaux retrouvent de l'eau sous leur quille. Ils sont amarrés au pied des cabanes de pêcheurs qui s'illuminent sous la lumière du soir.



Ces canots à fond plat servent à remonter l'Eyre, y compris lorsque la mer est au plus bas.



Ces huttes dissimulées dans la végétation, et dont le toit dépasse à peine, sont des affûts pour les chasseurs.



Sur la route du retour vers Arcachon, le soleil se couche dans une bande grise qui n'est pas constituée de nuages, mais bien de la fumée des incendies de forêt tout proches.



Le port des Tuiles se niche un peu avant le port de Biganos, dans un méandre de l'Eyre. Une cale de mise à l'eau (pour de petites unités !) se tient à droite du promontoire.

Le balisage est bien présent pour la remontée du delta de l'Eyre. Même les cygnes s'y conforment...



LE GUIDE PRATIQUE

► À savoir

Naviguer sur le bassin n'est pas compliqué en soi, mais certaines précautions doivent être prises, comme la présence de bancs qui ne sont pas forcément signalés.

Le balisage est bien marqué, mais il n'est pas toujours lumineux, ce qui rend la navigation de nuit parfois périlleuse.

À marée basse, les chenaux sont praticables, mais il est impératif de respecter leur route.

À marée haute également, car des pieux (qui matérialisent généralement la présence de parcs à huîtres) sont implantés un peu partout. Une cartographie et un œil vers la proue sont plus que conseillés...

► À voir, à faire...



Du côté du Canon, sur la rive nord, les cabanes des ostréiculteurs vous accueillent pour une dégustation.

Envie d'une petite douzaine d'huîtres depuis la mer? Les villages d'ostréiculteurs ne manquent pas et certains proposent des dégustations sur la terrasse de leurs cabanes. Il est possible de mouiller devant ces dernières et de rejoindre la côte en

paddle ou en annexe. C'est le cas au Canon, mais aussi du côté du Mimbeau, ce dernier n'étant accessible qu'à marée haute.

Parmi les bonnes adresses pour les huîtres, on peut citer *Chez Boulan*, une institution.

Le Bouchon du Ferret est une escale également recommandée. Un peu plus vers le nord, au niveau du Canon, le *Pinasse Café* et *l'Escale* sont deux de très bonnes tables situées au niveau de la jetée Bélisaire. De l'autre côté, à Arcachon, le *Café de la Plage, chez Pierre*, est incontournable.

Pour ceux qui souhaitent un peu plus de nature, la réserve ornithologique du Teich se visite. Le site est dédié à l'observation des oiseaux, mais aussi à leur photographie (<https://www.reserve-ornithologique-du-teich.com>).



Il y a du monde en été sur le bassin, et pas seulement des bateaux! Une veille permanente est nécessaire.



Les cales de mise à l'eau ne manquent pas autour du bassin, comme ici au port de la Vigne.



Des balades en pinasse sont possibles au départ d'Arcachon ou du Cap-Ferret.