



## LA GRANDE MOTTE

# Le choc des cultures

La grand-messe du multicoque s'est une nouvelle fois tenue au pied des pyramides immaculées de La Grande Motte, célébrant un secteur de l'industrie nautique qui ne semble pas faiblir, boosté tant par les commandes des loueurs que par des propriétaires séduits par des unités toujours très confortables... et parfois très performantes.

Texte : Damien Bidaine. Photos : F.-X. de Crécy, Bernard Rubinstein et l'auteur.



Une coque de différence entre le Neel 45 Evolution (au vent) et le Lagoon 40 (sous le vent), mais surtout deux approches bien distinctes du plaisir sur l'eau.

**EST-CE LE CLIMAT?** L'ambiance particulière d'un salon à flot? Les dimensions raisonnables de cet écheveau de pontons? Il y a un peu de tout ça dans l'heureuse alchimie du Salon international du multicoque, à La Grande Motte. Un salon qui reflète bien le dynamisme extraordinaire de ce créneau du multicoque... Les visiteurs, venus de toute l'Europe et d'ailleurs, sont là pour conclure des affaires. Voilà ce qui rend ce salon si important pour les industriels qui y remplissent leur carnet de commandes et passionnant pour nous autres marins. Pourquoi? Parce qu'on y voit toutes les nouveautés de l'année couvrant tout le spectre de la croisière : de l'ébouriffant Mac Conaghy 50 au Bali 4.1 et du Lagoon 40 au Neel 45... Autant dire qu'en arpentant ces pontons, il faut s'attendre à encaisser quelques chocs culturels.

En fait, on observe deux mondes, deux visions de la croisière parmi ces nouveautés 2018. Leur point commun? Une volonté affirmée d'offrir des prestations

## AVENTURA 34



Long. : 9,98 m. Largeur : 5,30 m. TE : 0,85 m. Dépl. : 4 400 kg. SV au près : 70 m<sup>2</sup>. Arch. : Lasta Design-BE STGI. Mat. : sandwich verre/PVC/polyester. Const. : Aventura Catamarans. Prix : 178 800 €.

aussi proches que possible de celles d'une habitation terrestre. Nos deux familles s'attachent donc à présenter des espaces de vie de plain-pied, lumineux, fonctionnels et des prestations très urbaines (multiplication des salles d'eau, lits de taille standard, cuisines largement équipées...). Mais les priorités varient. Les uns proposent de véritables plateformes de loisir, dédiées aux plaisirs des vacances sur l'eau. Ce sont souvent les chantiers de grande production (Lagoon, Catana pour les Bali, dans une moindre mesure Fontaine-Pajot), qui donnent la priorité au confort à bord en marina comme au mouillage. Les autres privilégient les qualités nautiques, la vitesse et le confort à la mer pour de longues navigations hauturières (Outremer, Seawind, Neel, Ocean Explorer, IceBoat, Slider...), sans forcément sacrifier le confort, mais pour un budget beaucoup plus important !

## DES PLATEFORMES DE LOISIR

Dans la famille des plateformes de loisir, c'est incontestablement le **Bali 4.1** qui va le plus loin dans l'innovation, appliquant sur une unité de 12 mètres le concept révolutionnaire lancé il y a maintenant cinq ans par Olivier Poncin. Sa nacelle rigide décloisonnée court de la poupe à la proue, offrant un rapport longueur/habitabilité imbattable et une surface de vie unique. Immense cockpit ouvert par beau temps et grand carré fermé par temps gris grâce à sa cloison arrière oscillo-battante, le traditionnel cockpit – parlons ici de salon de pont – est reporté à l'avant, en lieu et place du trampoline. Le 4.1 est une évolution du Bali 4.0 déjà existant, mais il agrandit encore l'espace de vie en comblant le vide entre les deux jupes, le seul qui n'avait pas encore été exploité. Parfaitement aménagé, le Bali 4.1 fait en revanche peu de cas du skipper qui se retrouve isolé du reste de l'équipage à un poste de barre assez haut, perché sur le flybridge où l'on ne peut se tenir qu'assis. Il va de soi qu'un tel parti pris destine le Bali 4.1 au charter et à la croisière côtière. Moins novateur, l'**Aventura 34** (voir notre essai p. 56) réussit néanmoins une gageure avec une habitabilité remarquable pour une unité de moins de 10 mètres. Son grand cockpit, son carré attenant et sa belle cuisine, le tout de plain-pied, offrent les prestations d'un vrai croiseur à petit prix. A La Grande Motte, son seul concurrent dans une taille proche était le **C-37** italien, un petit nouveau qui ne l'est pas tant que cela puisqu'il s'agit en fait du nouveau nom du regretté Comet Cat 37. Le plan Lombard est désormais construit sous l'identité C-Catamaran du côté de Fiumicino.

Le **Lagoon 40**, quant à lui, se présente comme une version ultra-compacte du 42, qui était une vraie réussite. Moins surprenant que le Bali, mais il devrait réussir à faire oublier le Lagoon 39... Le **Lagoon 50**, également dévoilé au dernier salon de Cannes, faisait lui aussi sa première apparition à La Grande Motte. Toujours dans la même famille, mais plus alerte sous voiles, nous avons découvert le nouvel opus du chantier Fontaine-Pajot : l'**Astrea 42**. Attendu depuis le dernier salon de Düsseldorf, ce « petit Fontaine » a tout d'un grand. Bien que beaucoup plus classique dans ses aménagements, plus ambitieux en termes de design, il est bluffant car on lui donnerait bien

## BALI 4.1



**Long. : 12,35 m. Largeur : 6,72 m. TE : 1,12 m. Dépl. : 9 000 kg. SV au près : 81 m<sup>2</sup>. Arch. : Xavier Fay. Mat. : sandwich verre/PVC/polyester. Const. : Bali Catamaran. Prix : 353 760 €.**

## LAGOON 40



**Long. hors tout : 11,73 m. Largeur : 6,76 m. TE : 1,35 m. Déplacement : 10 880 kg. SV au près : 81 m<sup>2</sup>. Architectes : VPLP. Matériau : sandwich verre/balsa. Constructeur : CNB Lagoon. Prix : 307 200 €.**

## ASTREA 42



**Long. : 12,58 m. Largeur : 7,20 m. TE : 1,25 m. Dépl. : 11 500 kg. SV au près : 106 m<sup>2</sup>. Arch. : Berret-Racoupeau. Mat. : sandwich verre/balsa. Const. : Fontaine Pajot. Prix : 432 000 €.**

## NEEL 45 EVOLUTION



Long. : 13,50 m. Largeur : 8,50 m. TE : 1,20 m. Dépl. : 8 500 kg.  
SV au près : 106 m<sup>2</sup>. Arch. : Joubert/Nivelt. Mat. : sand. verre/pol.  
isophtalique/mousse nids d'abeille. Const. : Neel Trimarans. Prix : 527 220 €.

## MCCONAGHY 50 CAT



Long. : 14,98 m. Largeur : 8 m. TE : 1-2,70 m. Dépl. : nc. SV au près :  
150 m<sup>2</sup>. Arch. : Ker Yacht Design. Mat. : sandwich époxy renfort structurel  
carbone. Const. : McConaghy Boats. Prix : 1 617 414 €.

## SLYDER 49



Long. : 14,95 m. Largeur : 7,68 m. TE : 1,10-2,20 m. Dépl. : 11 600 kg.  
SV au près : 128 m<sup>2</sup>. Arch. : iYacht. Mat. : sandwich vinylester/renfort carbon.  
Const. : Slider Catamarans. Prix : 670 800 €.

## LEOPARD 50



Long. : 15,40 m. Largeur : 8,06 m. TE : 1,60 m. Dépl. : 19 000 kg.  
SV au près : 154,20 m<sup>2</sup>. Arch. : Simonis & Voogd. Mat. : sandwich balsa/fibre  
de verre/polyester. Const. : Robertson & Caine. Prix : 646 800 €.

## OUTREMER 51



Long. : 15,65 m. Largeur : 7,45 m. TE : 0,95-2,35 m. Dépl. : 10 900 kg.  
SV au près : 122 m<sup>2</sup>. Arch. : Barreau-Neuman. Mat. : sandwich verre/polyester.  
Const. : Outremer. Prix : 870 000 €.

## SEAWIND 1600



Long. : 15,74 m. Largeur : 7,90 m. TE : 0,54-2,60 m. Dépl. : 13 000 kg.  
SV au près : 144,50 m<sup>2</sup>. Arch. : Reichel-Pugh. Mat. : stratifié de verre. Const. :  
Seawind. Prix : 810 330 €.

quelques pieds de plus tant les volumes intérieurs, du cockpit aux cabines en passant par le rouf, sont parfaitement exploités. Signé, comme le reste de la gamme rochelaise, par le cabinet Berret-Racoupeau, cet Astrea soigne également l'aspect navigation avec un plan de pont dégagé et une zone dédiée à la navigation parfaitement organisée et proportionnée. Barreur et régleur œuvrent sans gêne, chacun ayant son poste distinct tout en restant en contact permanent avec le reste de l'équipage au repos dans le cockpit. La répartition sur la nacelle entre espace de détente et zone de navigation est ici très équilibrée. Un bon point, même si l'Astréa reste avant tout une unité privilégiant la vie à bord sur laquelle on manque de sensations à la barre. Chez Fontaine-Pajot, on se félicitait par ailleurs du rachat – confirmé – du chantier Dufour et des perspectives offertes par la naissance de ce joli groupe rochelais. La question de l'avenir des catamarans Dufour, et notamment du joli 48 pieds présenté à Paris, reste néanmoins posée... Pour l'heure, les patrons bottent en touche. « On va commencer par livrer les unités vendues... »

Dernière nouveauté découverte sur les pontons languedociens, le **Léopard 50** vient remplacer le 48. Toujours dessiné par Simonis & Voodg, architectes fidèles du chantier sud-africain, il arbore un cockpit avant directement accessible depuis le carré, des aménagements très bien pensés pour la croisière et, ce qui fait la renommée des Léopard, des accès remarquables à tous les organes techniques. Pour le look, rien de révolutionnaire mais une ligne de coque dynamisée par le design des hublots. Le Léopard 50 est commercialisé sous deux versions – P-performance et L-oundge – qui se distinguent par la hauteur d'implantation de la bôme. Plus haute sur la version L, elle permet d'aménager le flybridge et de le doter d'une protection contre le soleil.

## LA PERCEE DES UNITES PERFORMANTES A DERIVES

En parallèle du développement constant des catamarans à ailerons faciles à vivre et à manœuvrer, la percée sur le marché des multicoques à dérives, naturellement plus performants et s'adressant davantage à une clientèle de particuliers exigeants, se fait plus incisive. Des unités généralement très bien finies, souvent semi-custom, permettant aux propriétaires de personnaliser aménagements et plan de pont.

Très haut de gamme, le **McConaghy 50 Cat** du chantier australien Mc Conaghy Boat – mais dont les ateliers sont implantés en Chine dans la baie de Hong Kong – est une unité de prestige au design affirmé marqué par un élément atypique : son bel escalier central en carbone menant au flybridge où sont réunies toutes les manœuvres autour de deux grands postes de barre. En contrebas, la nacelle héberge un unique et immense ensemble carré-cuisine. Aménagement somptueux et ouvrants innovants, tels ces vitrages latéraux électriques ou l'immense baie vitrée arrière en accordéon s'escamotant intégralement. Cette pure plateforme de loisir haut de gamme dans sa conception bénéficie de l'ADN du chantier – spécialisé dans la construction de maxi-yachts et Moth à foils – avec sa structure en carbone (cloisons, varangues et tiers avant des coques), son accastillage

## EOS 54



**Long. : 16,45 m. Largeur : 8,48 m. TE : 1,3-3,05 m. Dépl. : 16 100 kg. SV au près : 165,5 m<sup>2</sup>. Arch. : Christophe Barrault. Mat. : sandwich verre/PVC/polyester. Const. : Chantier Hervé. Prix : 1 039 000 €.**

## OCEAN EXPLORER 60



**Long. : 18,5 m. Largeur : 9,08 m. TE : nc. Dépl. : 20 000 kg. SV au près : 199 m<sup>2</sup>. Arch. : Germans Frers. Mat. : infusion sandwich mousse/verre/carbon/époxy. Const. : Ocean Quality Systems. Prix : 4 000 000 €.**

## ICECAT 61



**Long. : 18,60 m. Largeur : 8,20 m. TE : 1,10-2,50 m. Dépl. : 15 000 kg. SV au près : 177 m<sup>2</sup>. Arch. : Enrico Contreas. Mat. : infusion sandwich mousse/verre/carbon. Const. : Ice Yachts. Prix : 1 620 000 €.**

haut de gamme et ses aménagements ultra-légers. C'est à ce titre qu'il intègre la famille des unités attachées aux performances. Un attachement trahi par la présence de dérives pivotantes dissimulées dans le fond de ses coques. Notons surtout qu'il s'agit du premier multicoque dessiné par Jason Ker, dont la réputation n'est plus à faire dans l'univers de l'IRC. Dans la même veine d'unités d'exception proches du one off, nous avons pu monter sur l'**Ocean Explorer 60**. Un catamaran aux finitions luxueuses, sur lequel toutes les manœuvres sans exception (écoutes, dérives, safrans, etc.) se commandent du bout des doigts depuis le pupitre des postes de barre. Seules les drisses s'envoient (électriquement) depuis le poste de manœuvre situé au pied du mât. Construit en Finlande, juste à côté de chez Swan, l'Ocean Explorer 60 nous transporte dans l'univers du yachting : isolation parfaite, climatisation réversible, cuir à tous les étages, somptueuse table à cartes... Allez, on remet les pieds sur terre avec le **Slyder 49**. Une unité allemande (construite à Qingdao en Chine) plus classique mais séduisante tant le choix de l'accastillage et la qualité de construction inspirent confiance: Le design est réussi et parvient à affiner sensiblement la silhouette de ce grand cata sur l'eau.

## NOUVEAU DEPART POUR SLYDER

Quant au niveau de finition, il est impressionnant pour ce chantier dont c'est la toute première unité. Rappelons que ce nouveau Slyder n'a rien en commun, ni l'architecte ni le chantier, avec le plan Pérus dont le lancement annoncé il y a quelques années n'a jamais eu lieu. En revanche, ce premier exemplaire, victime d'un surpoids, manque d'énergie dans le petit temps avec des relances laborieuses. Il a aussi un problème de dérives à régler, mais on est confiants, il ira loin!

Son voisin de ponton, l'**IceCat 61**, premier cata du chantier italien Ice Yachts, s'est également fait remarquer par son caractère assez radical. Simplicité et efficacité sont les mots d'ordre de cette unité pensée pour le voyage et la vitesse. Disponible en version tout carbone, il peut viser, selon son constructeur, des pointes à 25 nœuds sans forcer. A voir! En tout cas, le design ultra-sobre et les aménagements succincts, sans aller jusqu'à évoquer un Wally Catamaran, sont bien dans l'esprit du chantier Ice. Il ne restera plus qu'à peaufiner les finitions. Les trois nouveautés suivantes – Eos 54, Outremer New 51 et Seawind 1600 – sont clairement orientées vers la croisière hauturière au long cours. Les deux premiers ne sont pas si nouveaux que cela... L'**Eos 54** avait déjà été présenté à Cannes, et il sera amené à évoluer puisque la construction des prochaines unités sera confiée au chantier Hervé, à La Rochelle, en lieu et place du chantier Marsaudon. Lequel, soit dit en passant, n'a finalement pas pu présenter son TS5, remplacé en dernière minute par un TS42. Quant au local de l'étape, l'**Outremer New 51**, rappelons qu'il prolonge la brillante carrière de l'Outremer 49, puis du 51 première génération. L'évolution est avant tout esthétique (nouveau bordé) mais le 51 bénéficie

## QUI SERA LE PREMIER MULTI DE L'ANNEE?



▲ Notre jury composé de coureurs, loueur, expert maritime, journalistes... a passé deux jours à essayer les nouveautés pour élire le Multi de l'année 2018.

L'occasion était trop belle, la tentation trop forte... et la logique imparable. Tout comme Voile Magazine organise depuis plus de vingt ans l'élection du Voilier de l'année au Grand Pavois de La Rochelle, le Monde du Multicoque se devait de lancer un Multi de l'année avec la complicité du Salon de La Grande Motte. C'est chose faite, un jury de haute volée présidé par Jean-Marie Vidal s'est réuni en fin de salon. Il a soulevé tous les planchers, navigué sur toutes les nouveautés, posé toutes les questions. Chaque juré a scrupuleusement rempli pour chaque bateau en lice une grille d'évaluation comprenant soixante critères et défendu ses points de vue en réunion. Le résultat? Il sera dévoilé dans le prochain Monde du Multicoque, en kiosque le 31 mai.



d'un retour d'expérience très bien organisé par le chantier et d'une finition irréprochable. Le modèle présenté au salon – pensé par son propriétaire pour courir les régates antillaises (plan de pont et aménagement spécifiques, option mât rotatif en carbone) – a pu faire la démonstration de l'excellence de ses performances et il est impossible de le prendre à défaut. Il souffre en revanche d'une conception plus ancienne du rouf qui offre une moindre visibilité sur le plan d'eau et des aménagements moins conviviaux et moins volumineux que ceux de la concurrence (espace plus clos, hauteur sous barrots moindre, circulation nacelle/coque moins évidente). Le **Seawind 1600** opte lui aussi pour des volumes plus cloisonnés, plus intimistes. Son pont large et flush recouvert de Flexiteek est très élégant, sécurisant. Pour la navigation, tout semble mûrement réfléchi, de l'emplacement d'un accastillage de qualité (avec un winch central électrique) à celui, avancé, des très confortables postes de barre. Mais son plus bel atout est sous la flottaison, car le Seawind 1600 est pensé pour s'échouer avec un astucieux système de safrans relevables, des dérives sabres qui s'effacent complètement et une construction intégrant des semelles d'échouage en monolithique : un vrai baroudeur. La famille des trimarans était représentée par un illustre revenant, Gordano Goose, superbe plan

lens qui sortait tout juste d'un refit complet, mais aussi par un Dragonfly 28 présenté par le nouvel importateur de la marque danoise (HelloMulti), et enfin par le **Neel 45 Evolution** sur lequel nous avons pu naviguer. Conception et carène inchangées pour ce trimaran de croisière océanique made in La Rochelle, mais ajout d'une dérive sabre dans la coque centrale, d'un bimini rigide, de marches dans les jupes et de nouveaux matériaux pour les aménagements. Plus léchée, cette dernière évolution vient améliorer le modèle phare du chantier Neel, celui qui, en 2012, fit le succès de cette offre atypique et unique sur le marché des multicoques de croisière. Il faut admettre que naviguer sur ce tri de 45 pieds a ses avantages : un comportement en mer plus harmonieux, plus doux, de belles relances dans le petit temps, un angle de remontée au près plus serré, de vraies belles sensations de barre et d'importants volumes de rangement dans les flotteurs (non aménagés). En revanche, la nacelle est moins spacieuse que celle d'un catamaran de même taille, et du carré ou du cockpit, la vue est moins panoramique. Un constat qui devrait différer sur le 47 pieds en gestation (plan Marc Lombard) qui intégrera de nombreuses innovations et dont la mise à l'eau est prévue dans le courant de l'année pour une présentation officielle au prochain salon de La Grande Motte. Vivement 2019! ■