

Voile ou moteur

Quel multi choisir pour VOYAGER ?

DOSSIERS

Les communications à bord

A quoi va ressembler le multi de demain ?

PROJET DE VIE

Quand une famille de Terriens part naviguer autour du monde...

Découvertes :
Navigations aux Tuamotu - Croisière au Venezuela

DOM (A) : 8,50 € - TOM (A) : 17,50 CFP - BELGIQUE : 6,90 €
ITALIE : 6,90 € - SUISSE : 12 CHF - CANADA : C\$9,99

L 16288 - 163 - F : 5,95 € - RD



Et vous ? Vous êtes plutôt cata...

Tri ou...



CATAMARAN, TRIMARAN, VOILE OU MOTEUR QUEL MULTI CHOISIR POUR VOYAGER

Imaginez : partir au bout du monde, visiter des lagons aux couleurs exceptionnelles, profiter de la vie à bord de son bateau en n'ayant d'autre objectif que de se prélasser dans un nouveau mouillage enchanteur tous les soirs... Un rêve qui peut devenir réalité, encore faut-il faire le bon choix en ce qui concerne le bateau. Alors, voile ou moteur ? Cata ou tri ?



Il y a 25 ans, les amateurs de voyage en bateau ne juraient que par le monocoque, si possible en acier ou en alu, pour s'en aller visiter le globe. Rares étaient alors ceux qui osaient s'aventurer en grand voyage à bord de multicoques, et, passé les grandes zones de location, il était bien rare de trouver un catamaran ou un trimaran au mouillage... Il y a quinze ans, le futur circumnavigateur se posait la question : cata ou mono ? Depuis dix ans, la question ne se pose plus, les candidats au voyage veulent, dans une grande majorité, partir en multicoque, et si certains partent encore en monocoque, c'est souvent plus pour une question de coût que de goût... Car le multicoque est bien le bateau de voyage par excellence, offrant confort en navigation (ça ne gîte pas) et au mouillage (quel espace de vie à bord !), sécurité (le multi est insubmersible) et performances (voir les résultat du dernier rallye ARC pour s'en convaincre...). En un mot comme en cent, s'il faut

partir découvrir le monde (ou la Caraïbe, la Méditerranée ou encore l'Atlantique...), rien ne vaut un multicoque ! Oui, mais lequel ?

TRI OU CATA ?

Pour découvrir de nouvelles terres, les marins qui ont conquis le Pacifique il y a 6000 ans avaient compris qu'il valait mieux naviguer vite tout en se protégeant des éléments extérieurs, comme le vent, le soleil, les embruns ou la pluie. Les coques des pirogues polynésiennes, ces premiers catamarans, étaient donc reliées entre elles par un solide plancher sur lequel on trouvait une véritable cabane servant d'habitat. A bord de ces merveilleuses machines,

plusieurs centaines d'hommes et de femmes, ainsi que des vivres pour plusieurs semaines, pouvaient être embarqués pour des navigations hautesur les côtes particulièrement délicates. D'après l'explorateur William Dampier (1651-1715) dans son livre "New Voyage Round the

World", les pirogues doubles étaient "les bateaux les plus rapides du monde, établissant des moyennes de 18 nœuds sur plusieurs centaines de milles"... Alors, si ces lointains ancêtres ont pu se lancer à l'assaut des océans sur des catamarans, pourquoi pas nous ?

C'est pourquoi la majorité des multicoques de voyage sont aujourd'hui encore des catamarans. Il faut dire qu'ils offrent un espace de vie à bord et une intimité à nul autre pareils. Les monocoques ne peuvent décidément pas rivaliser, et quant à la plupart des trimarans, ils n'aménagent que la coque centrale (Dragonfly - Corsair - Contour - Challenge, etc.), et s'ils sont souvent beaucoup plus performants que leurs homologues à deux ou à une seule coque de même taille, ils n'offrent en aménagements guère plus d'espace qu'un mono !

Heureusement, une nouvelle génération de trimarans de voyage vient de naître avec la série des Neel Trimarans (50, 45 et bientôt 60 pieds), qui proposent une superstructure allant jusqu'aux flotteurs, reprenant avec bonheur un concept imaginé sur le célèbre trimaran Architeuthis... Le résultat est bluffant, avec un

Avantages du catamaran

- Un choix beaucoup plus vaste, allant du bateau très confortable à la bête de course
- Un volume habitable et une intimité beaucoup plus importants que sur le tri
- Un marché de l'occasion très actif, permettant de trouver son bonheur beaucoup plus facilement selon son budget

Avantage du trimaran

- Un plaisir à la barre inégalé
- Un look "course" indéniable et flatteur
- Un seul moteur à entretenir

volume disponible tout simplement ahurissant et le tout sur un seul et même niveau. Et ce qui ne gâche rien, ces trimarans ont en plus une capacité de cap et de vitesse bien supérieure aux catas typés croisière.

Car s'il y a un sujet qui fâche avec les multicoques, c'est bien celui de la performance. En course, la cause est entendue depuis la magnifique arrivée de la Route du Rhum 1978, ou le petit (12 mètres) trimaran jaune de Mike Birch

comme en équipage), et l'engin le plus rapide sur l'eau (avec un run à 65,45 nœuds sur 500 m), Vestas Sailrocket, est un prao !

En croisière, en revanche, le qualificatif de "caravane" continue de coller aux catamarans. Pourtant, force est de reconnaître que, dans les gammes équivalentes, les catamarans seraient plutôt plus rapides que les monos de même taille. Lors du dernier rallye ARC, le Lagoon 440 Sao Francisco 4 a ainsi



naviguer, cela reste avant tout une question de goût...

VOILE OU MOTEUR ?

Peut-on légitimement opposer un multicoque à moteur à un cata ou un tri à voile ? Au premier regard, tout les oppose : du mode de propulsion à la philosophie de navigation. Et pourtant, pour une virée d'une semaine ou d'un an aux Antilles et même pour un tour du monde, le choix n'est

l'a emporté sur le grand monocoque de Michel Malinowski (21 mètres). Les années 80 ont ensuite fait la part belle aux catamarans géants en course, avant que les trimarans ORMA ne reprennent le dessus. Aujourd'hui, les bateaux les plus rapides autour du monde sont des trimarans (en solo

mis 12 jours et 14 heures à traverser l'Atlantique, soit le même temps quasiment que le Swan 53 Kathea... beaucoup plus grand et censé être un bateau beaucoup plus rapide ! Quant au plus rapide des catas (en catégorie croisière), le Gunboat 62 (18,90 m) Zenyatta, il a mis 8 jours et 18 heures, à comparer au plus

rapide des monocoques dans la même catégorie "croisière", l'Oyster 885 (27 mètres) Karibu, crédité d'un temps de 9 jours et 8 heures. Soyons objectifs, cata ou tri, les multicoques sont plus rapides et plus confortables que leurs homologues à une seule coque de même catégorie. Quant au choix entre deux ou trois coques pour

Avantages du multicoque à voile

- L'incomparable bonheur de surfer les vagues... en silence !
- La sécurité : un mât, deux moteurs, il y aura toujours un moyen de rejoindre la terre...
- Une autonomie (presque) sans limite

Avantage du multicoque à moteur

- La facilité des manœuvres
- La consommation raisonnable... à vitesse raisonnable !
- On est beaucoup moins tributaire de la météo

1- Sous voile, le catamaran peut vous emmener jusqu'au bout du monde... (Photo N. Claris)

2- Au mouillage, avantage au multicoque, qu'il soit à deux ou trois coques...

3- Le cata à moteur permet de s'affranchir, au moins en partie, des aléas de la météo pour atteindre facilement sa destination.

4- Le trimaran de voyage à moteur existe : il s'appelle Adastral et il fait 42 mètres de long !

5- Le tri peut aussi offrir un volume appréciable, comme ici le Neel 45 en version charter et ses 12 couchages !



4

3



SI CERTAINS PARTENT ENCORE EN MONOCOQUE, C'EST SOUVENT PLUS POUR UNE QUESTION DE COÛT QUE DE GOÛT...

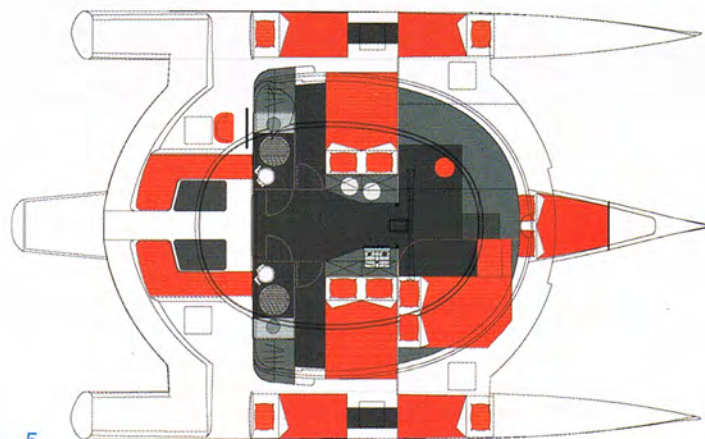
pas si évident !
Le catamaran à moteur (il n'existe encore que très peu de trimarans à moteur, même si plusieurs projets de bateaux de voyage à trois coques sont dans les cartons des constructeurs) est la tendance de ces dernières années. Les multicoques à moteur investissent les salons nautiques, mais aussi les mouillages forains et les plus jolis ports de Méditerranée comme de la Caraïbe. Il faut dire que le catamaran à moteur possède les avantages du catamaran et des bateaux à moteur (CQFD) ! A son bord, on retrouve l'espace de vie incomparable, l'intimité et le confort, aussi bien en navigation qu'au mouillage du multi. Mais ici, nul besoin d'être tributaire du vent pour aller d'un endroit à un autre. On sait quand on part, et on sait quand on va arriver, grâce à de puissantes motorisations qui permettent à ces bateaux de naviguer confortablement, loin et longtemps à plus de 20 nœuds. Longtemps ? Ça ne consomme pas trop, ces engins-là ? Eh non, car dernier avantage et non des moindres du cata à moteur, il est moins gourmand en

dynamique des fluides pour comprendre que deux coques (relativement) fines offriront toujours moins de résistance à l'avancement qu'une seule beaucoup plus large !!!
On voit même arriver une nouvelle génération de catas de voyage à moteur qui ne consomme guère plus d'un litre au mille à une vitesse oscillant entre 8 et 10 nœuds (voir l'essai de l'Etoile 65 dans ce même numéro). Du coup, en économisant sur le coût du gréement (winches, voiles, écoutes, etc.), on peut financer... sa consommation de pétrole sur un tour du monde ! C'est en tout cas l'idée de quelques précurseurs, dont Laurent Bourgnon, le double vainqueur de la Route du Rhum tout de même en tri ORMA, est sans conteste possible l'emblématique porte-drapeau. Laurent navigue autour

du monde en famille sur son Sunreef 70 Jambo, un vrai bateau d'exploration qui, parti d'Europe, a rejoint la Polynésie via les canaux de Patagonie.

NEUF OU OCCASION ?

Vous avancez dans votre réflexion ? Votre choix est fait entre cata et tri, voile ou moteur ? Reste à arbitrer le dernier point : neuf ou occasion ? Si vous avez opté pour un trimaran à moteur, le choix n'existe pas : vous allez être contraint d'opter pour le neuf, car ce type d'unité sur le marché de l'occasion



5



6

très récentes) mais il présente l'avantage d'être éprouvé. La préparation d'un bateau qui revient de voyage ne doit pas pour autant être négligée. Le bateau "prêt à repartir" n'est souvent qu'une illusion du vendeur. Des voiles ou une annexe cuites par le soleil sont évidemment à remplacer, tout comme un gréement de plus de cinq ans. Mais ce délai de remise en état est généralement plus court que le rodage d'un cata neuf. Le bilan financier est difficile à trancher. Si on revend un

est une denrée rarissime... Pour les autres, le débat est ouvert ! Mais pour commencer, une considération pécuniaire. Le neuf, c'est évidem-

toutefois, un bateau neuf demande non seulement une vraie préparation, mais aussi un "rodage" intensif avant de quitter définitive-



7



8

bateau neuf rapidement, par exemple au bout d'un an à l'issue d'une boucle atlantique, vous récupérerez autour de 80 à 90 % de votre investissement de départ. Mais beaucoup moins si vous voyagez 5 ans. La cote d'un cata de 5 à 10 ans varie en revanche beaucoup moins, mais vous ne retrouverez pas la valeur des équipements que vous avez remplacés...

ment plus cher que l'occasion. Un rapport en moyenne du simple au double pour un multi de 10 ans bien équipé. Un cata neuf permet de s'offrir l'équipement dernier cri répondant à vos attentes. Des composants qui n'ont jamais servi. Installés par des professionnels, ils sont en plus garantis. Attention

ment nos côtes. Centrale, pilote, plomberie, électricité... Un bateau de voyage est un ensemble complexe qui demande du temps et du savoir-faire avant de fonctionner à plein et sans souci ! Pour un même budget, un cata d'occasion peut être bien plus grand. Il n'est plus sous garantie (sauf unités

6- Laurent Bourgnon navigue autour du monde en famille sur son fidèle Jambo, un Sunreef 70 à moteur.

7- Aménagements : avantage indéniable au catamaran (ici, le Lagoon 560), qui offre un volume incomparable. (Photo N. Claris)

8- Tri ou cata, voile ou moteur, l'important est de naviguer et de... profiter !!!

9- Avec un bon cata rapide, nul besoin d'un moteur pour faire du wake.

10- A bord des catamarans modernes, il y a de nombreux espaces de vie : cockpit, carré, cabines, fly, cockpit avant...

(Photo Gilles Martin-Raget/Fontaine-Pajot)

Avantages neuf

- On choisit le bateau de ses rêves avec l'équipement de son choix
- Il y a une garantie constructeur sur le bateau et les équipements
- Facilité de revente après le voyage d'un bateau récent

Avantage de l'occasion

- Le prix : on en a plus pour la même somme
- Le bateau est éprouvé par le précédent propriétaire
- Faible dépréciation à la revente sur les unités de plus de 5 ans

L'équipement indispensable

Vous partez pour une semaine en location aux Antilles ? Pour un an autour de l'Atlantique ? Quel que soit votre programme, il y a des équipements qui sont indispensables à votre confort comme à votre sécurité :

Le pilote automatique : en grande croisière, le plus important, c'est le pilote automatique. Sans lui, vous ne faites rien, et vous êtes rivé à la barre, durant d'interminables heures, transformant la croisière en véritable baignade... Alors, qu'il s'agisse de traverser l'Atlantique ou de rejoindre les Grenadines au départ de la Martinique, le pilote est indispensable à bord !

Le GPS : qui aujourd'hui peut prétendre vouloir naviguer "à l'ancienne" ?... Le GPS est vraiment indispensable : un instrument à la fois de confort mais aussi (et surtout) de sécurité. Le plus simple des smartphones d'aujourd'hui a un GPS intégré. N'hésitez pas à vous payer (pour une somme dérisoire) les cartes de votre zone de nav, c'est facile et pratique.

L'ordinateur ou la tablette : eh oui, le PC ou la tablette numérique sont aujourd'hui des instruments incontournables à bord de nos bateaux. Cartographie électronique, traitement

des photos numériques, envoi et réception d'e-mails, réception des fichiers météo, rédaction du journal de bord, ils font tout, sans compter les séances de cinéma et le stockage de la musique... Indispensable !

Le dessalinisateur : il a ses adeptes et ses détracteurs : engin extraordinaire permettant d'alléger d'un coup votre beau cata d'une demi-tonne, il est pour d'autres une machine à transformer le pétrole (le gasoil) en eau douce... Avec un minimum vital de 4 litres d'eau

par personne et par jour, la gestion de l'eau douce en croisière revêt une importance capitale. Alors, dessal ou pas ? En fait, tout dépend de votre programme, de la taille de votre bateau et de vos moyens de produire l'énergie. Aujourd'hui, nombre de bateaux sont autonomes grâce aux panneaux solaires, et permettent de "faire" l'eau douce nécessaire sans avoir recours aux moteurs. Un plus indéniable, en confort comme en sécurité.

Le congélateur : là encore, il y a les "pour" et les "contre". Mais force est de constater que les congélateurs ont fait d'énormes progrès en termes de consommation électrique. Et que d'avoir un stock de denrées alimentaires disponible et toujours appréciable (sans

compter les glaçons pour l'apéro...). Comme pour le dessalinisateur, tout dépendra donc de votre bateau, de sa capacité de charge, de vos moyens de produire de l'énergie et bien sûr de votre programme...



QUELQUES EXEMPLES

Bateau :	Lagoon 450	Neel 45	Nautitech 442 S	Cumberland 47 LC	Leopard 51 PC	Jaguar 48
Chantier :	LAGOON	NEEL	NAUTITECH	FONTAINE PAJOT	LEOPARD	JAGUAR CATAMARAN
Longueur :	13,96 m	13,80 m	13,47 m	13,95 m	15,54 m	14,47 m
Surface voiles :	133 m ²	106 m ²	100 m ²			
Motorisation :	2x40 cv	55 cv	2x40 cv	2x225 cv	2x150 cv	2x160 cv
Prix en € HT :	374 000	450 000	434 200	589 000	469 000	798 860