

# LE MULTICOQUE DE VOYAGE

Le bon cata de voyage ? C'est celui qui vous permet de partir !



**Un multicoque, c'est une grande surface de pont, la vitesse facile, pas de gîte, des coques indépendantes... Bref, beaucoup d'avantages comparés aux monocoques. Mais pour partir longtemps, il convient de poser ses sacs sur une monture ad hoc. Taille, matériau, emménagements, neuf ou occasion, faites le tour du propriétaire avec nous !**

Jimmy Cornell, grand navigateur et auteur d'ouvrages célèbres comme Routes de Grandes Croisières a une formule qui fait mouche quand on le questionne sur le bateau idéal pour partir : « le meilleur voilier, c'est celui que vous pouvez vous payer ». Une lapalissade ? Pas tant que ça. Car c'est bien le budget qui commande in fine votre choix. Pourquoi ? Parce que le voilier le plus confortable, le plus sûr et le plus rapide est bien le plus grand.

## CAHIER DES CHARGES

Avant de jeter votre dévolu sur tel ou tel modèle, définissez votre budget et votre programme. Un périple en Patagonie avec hivernage à la clé n'a rien à voir avec une paisible

boucle atlantique en famille. Type de navigation, équipage, niveau de confort, vous devez poser la bonne équation honnêtement. A partir de celle-ci, vous pourrez procéder à une présélection des multis qui vous conviennent.

## TAILLE DE VOTRE MULTI

De nombreuses transats et même tours du monde ont été bouclés sur les très petites unités comme les Corsair F27 ou, plus près de nous, Aventura 28. Des périple extraordinaires qui se sont bien terminés. Mais à bord, par gros temps, ce qu'on ne vous dit pas, c'est que les skippers sont à la guerre ! Sur le papier, un grand catamaran n'offre que des avantages : il est plus rapide, offre bien plus



Jusqu'ici, les trimarans n'étaient pas retenus pour la grande croisière en raison de leur faible volume habitable. Le Neel 50 et son énorme nacelle pourrait bien changer la donne.

de volume intérieur et supporte mieux la charge. Pour la grande croisière sur plusieurs coques, on s'accorde sur une taille de 38/40 pieds comme minimum. Des bateaux qui peuvent encaisser des équipements supplémentaires, des vivres, de l'eau et du gazole sans grever leurs qualités marines ; attention tout de même à la surenchère : un grand voilier est bien plus compliqué à gérer et à entretenir qu'un petit. Une famille avec quatre enfants prend plus de place qu'un couple de retraités. Si vous n'êtes que deux à partir, contentez-vous d'un 44 pieds maximum !

## BUDGET

Si vous vous contentez d'un 38 pieds d'occasion, vous pouvez démarrer l'aventure avec un chèque de 150 000 euros. C'est le prix qu'on vous demandera pour un Lagoon 380 bien équipé construit entre 2000 et 2002. Prévoyez une confortable marge pour l'équiper à votre guise. Le même Lagoon neuf, aujourd'hui 380 S2, vaut 180 000 euros HT. Auquel vous devrez rajouter 40 000 d'options pour larguer les amarres avec un cata bien adapté au long cours. Un 44 pieds comme le Nautitech 441 grimpe à 371 000 euros HT, l'Outremer 49 émerge à 526 000 euros HT. Sans équipements... Bref, ça coûte cher de partir, mais le bateau peut être revendu dès que vous retouchez la terre ferme.

## SÉCURITÉ

Encore une histoire de taille. Les skippers de petits multis ont beau vous la raconter « ça bouchonnait, on ne risquait rien », les lois de la physique sont implacables. Dans leur ouvrage

« Navigation par gros temps », Adlar Coles et Peter Bruce démontrent, essais en bassin à l'appui, que toute embarcation est susceptible de chavirer dès lors qu'une déferlante haute d'un tiers à la moitié de la longueur de la coque la frappe. A méditer avant de partir au large. Pour les multicoques, la largeur est également un facteur de sécurité. Les anciens modèles très étroits comme les Catalac sont heureusement lourds et peu toilés, ce qui limite les risques de chavirage. En cas de gros pépin, tous les multis sont remplis de mousse. Ils ne peuvent pas couler. Mais les plus vieux ne sont pas dotés de trappes de survie. A installer absolument.

## CATA OU TRIMARAN ?

L'écrasante majorité des multicoques de voyage sont des catamarans. Avec leurs coques habitables coiffées d'une grande nacelle, ils offrent un volume intérieur bien supérieur à ceux de leurs frères à trois coques. Car les trimarans n'exploitent que leur coque centrale. Et malgré l'utilisation d'un généreux redan, le compte n'y est pas. Quelques unités, souvent particulièrement performantes, méritent tout de même le détour, à l'instar du Challenge 42. Autre trimaran à surveiller de près : le Neel 50. Celui-là s'affranchit précisément des limites de sa coque centrale pour imposer



Diffusé à plus de 600 exemplaires, le Lagoon 380 est un peu le cata minimum pour partir. Suffisamment performant, il offre en plus un confort exceptionnel pour sa taille.

Lancé l'automne dernier à Cannes, l'Outremer 49 parvient à concilier des performances exceptionnelles et des emménagements capables d'accueillir deux familles.



des superstructures qui courent jusqu'aux flotteurs. Bilan : une silhouette inhabituelle, certes, mais un volume extraordinaire et des capacités de cap et de vitesse bien supérieures aux catas typés croisière. Un nouveau concept qui pourrait bien faire des petits...

### MATÉRIAU

La plupart des catas sont construits en polyester ou en sandwich. Le premier est un peu plus lourd, plus souple. Il est très facile à réparer. A long terme, ce matériau peut souffrir de l'osmose. Sous la flottaison, le gel coat cloque par endroit et peut provoquer un délaminage. Pas d'inquiétude : aucun cata en polyester n'a été détruit par ce processus ! Le sandwich, comme son nom l'indique, alterne différentes couches de matériaux, le plus souvent deux peaux de polyester sur une âme en balsa (pont) ou en mousse PVC. Plus high tech mais bien plus chers et franchement peu adaptés à la grande croisière : résine époxy et tissus carbone. Certains petits chantiers comme Naval Force 3 ou Multicap Caraïbes ou des constructions à l'unité proposent du contreplaqué époxy ou du strip planking (petites lattes de bois recouvertes de verre/époxy). Les constructeurs amateurs sont également friands de ces matériaux qui dispensent de moules et d'outillage coûteux. Plus rare encore, mais bien adapté aux programmes extrêmes, l'aluminium épais. Ce métal bénéficie d'une solide promotion puisqu'il a été retenu par le chanteur/navigateur Antoine pour son Cat Flotteur. Ce modèle, diffusé à une dizaine d'exemplaires, a été modernisé, allégé : il s'appelle désormais Banana 43. Avec ses 8 mm d'alu dans les fonds, il est indestructible. L'architecte Bernard Lelièvre a dessiné récemment deux Galiléo en alu eux aussi, le 41 et le 46.

### PERFORMANCES

Pas de secret. C'est la longueur et le ratio voilure/poids qui déterminent le potentiel de votre futur multicoque. Exemples : 11,76 m<sup>2</sup>/t pour le Nautitech 40 contre 31,39 pour le Fast Cat 415 World Cruiser. Quasiment le triple ! A rapprocher des 16,93 m<sup>2</sup>/t du Freydis 46 face au 12,13 du Salina 48. Autre comparaison édifiante : Outremer 49 contre Lagoon 500. 19,26 m<sup>2</sup>/t contre 9 seulement. Revers de la médaille, les catas les plus rapides sont parfois plus exigeants à la manœuvre. Sur l'eau, à taille égale, les unités particulièrement véloces marchent 30 % à 40 % plus vite que les modèles les plus empâtés. Sur une transat, ça se compte donc en jours à l'arrivée... Si vous êtes bien en mer, vous vous accommoderez de naviguer à 6 ou 7 nœuds de moyenne seulement. Tranquille. Au large, vous naviguerez forcément dans une mer agitée. Vérifiez que la nacelle est au moins à 70 cm de la surface. En dessous, le bateau cognera beaucoup. On s'y fait, mais autant éviter.

### AILERONS OU DÉRIVES ?

Les unités typées performances comme les Catana sont équipées de dérives sabre, tout comme les Outremer, les Dolphin... Ces catamarans sont généralement plus légers et plus toilés. Leurs appendices allongés permettent un meilleur cap au près et une surface mouillée minimale, d'autant qu'on peut les relever. Mais gare aux approches dérives basses. Et dérives hautes, près de la plage, les safrans sont parfois exposés. La famille des purs croiseurs est la plus large. Elle rassemble les Lagoon, Fontaine Pajot, Nautitech et autres Privilège. Le gros des troupes. Eux sont dotés de deux ailerons fixes à tirant d'eau limité (1,10 à 1,30 m). On peut s'approcher sans crainte du rivage et même

s'échouer. Pas de risque d'abîmer les safrans. Autre avantage : on peut facilement caréner entre deux marées. Appréciable dans les eaux chaudes des lagons, où les carènes se salissent très vite. Mais par petit temps, il faut composer avec des performances inférieures. Idem pour les possibilités de cap au près serré.

## PLAN DE VOILURE

Il est loin, le temps des Snowgoose 37 grées en cotre avec un mât très reculé, une grand-voile minuscule et un génois immense capelé en tête. Aujourd'hui, les multicoques sont équipés d'un grément fractionné. La largeur de la plate-forme permet une excellente tenue latérale de l'espar. En prenant un pied sur l'arrière, les profils se passent de pataras. Tout bénéfique pour la grand-voile, qui peut s'offrir un beau rond de chute. Depuis peu, c'est la corne qui a la cote. Un artifice qui offre beaucoup de puissance sans rallonger exagérément le mât. Très efficace au débridé et au portant, la grand-voile à corne est moins convaincante aux allures près du vent. Mais le grand voyage en cata, d'ordinaire, c'est du portant ! Les génois sont parfois recouvrants (Lagoon, Fountaine Pajot). Certains constructeurs préfèrent installer un foc autovireur. Par petit temps, la voile est remplacée par un gennaker sur emmagasineur. Plus facile à éta-

blir qu'un spi classique, mais moins performant aux allures très arrivées. Si la voile reste à poste, pensez à la protéger par une bande anti UV.

## MOTORISATION

Dans les années 1980, des grands catas comme le Louisiana étaient parfois propulsés par un hors-bord. Une pratique réservée désormais aux unités bien plus modestes (Aventura 23,5, Edel 28). Pratiquement tous les catas de grande croisière sont équipés de deux moteurs inboard diesel. Cette configuration offre de multiples avantages. D'abord, on évite pratiquement tout risque de panne totale : on se débrouillera toujours pour faire tourner un moteur. Le cata est capable de faire route contre la mer sans pousser les machines. Au port ou au mouillage, il se manœuvre très facilement en jouant sur les inverseurs. Ensuite, deux alternateurs permettent de recharger très efficacement les batteries. L'avenir ? De nombreux chantiers se frottent à la motorisation diesel/électrique. Lagoon l'a même proposé un temps en série sur son Lagoon 420 avant de se raviser. Le poids des batteries (ou leur coût si on opte pour du super matériel) et les performances qui restent en deçà des moteurs thermiques expliquent que cette formule écolo séduisante sur le papier ne s'impose pas... encore !

## CAPACITÉ DE CHARGE

La taille toujours... Entre les pleins d'eau, de gazole, les équipements supplémentaires, l'avitaillement et les effets secondaires, une famille de 4 personnes parvient vite à deux tonnes. Une surcharge bien incapable d'être encaissée par un Outremer 38 qui affiche à peine trois tonnes lège au peson. Là, il faut faire des choix. Partir sur un petit catamaran ou une unité typée performances impose de voyager léger. De laisser à terre le compresseur de plongée, les vélos, les kayaks... En revanche, un cata ventru comme un Lagoon 400 n'est plus à ça près. Un argument qui peut faire la différence pour ceux qui veulent pleinement profiter des escales, quitte à sacrifier les performances pendant les traversées. Restez lucides concernant la charge de votre cata. Si vous allez trop loin, votre bateau n'avancera plus, et il peut même devenir dangereux par gros temps.

## EMMÉNAGEMENTS

Vaste zone de vie qui rassemble le carré, la cuisine et la table à cartes, la nacelle d'un multicoque offre une vue panoramique, avec accès de plain-pied vers le cockpit. Jusque-là, tous les modèles suivent... mais modulent le volume offert. Les catas orientés

Le gros avantage du catamaran, c'est cette nacelle immense. Accès de plain pied depuis le cockpit, pas de gîte : on n'a pas encore trouvé mieux en grande croisière.



Les dérives sabre permettent de serrer le vent de plus près. Mais ces appendices ne résistent pas à un choc contre une bille de bois ou un cétacé.



Un catamaran passe une bonne partie de son tour du monde... au mouillage. Alors les jupes et l'annexe doivent être opérationnelles pour en profiter à 100 %.

performances veillent au fardage grâce à des roufs plongeants (Catana, Privilège, Absolu). Moins de volume donc, et effet de serre à combattre grâce à des stores extérieurs.

Ils ne sont pas opaques, mais l'agrément intérieur en prend un coup. La tendance est clairement orientée vers les hublots verticaux (Lagoon, Sunreef). Fardage maximum, mais vue imprenable et aération efficace. Les Fontaine Pajot se dotent même d'une casquette pour que les rayons les plus verticaux ne puissent frapper les hublots. Très efficace sous les Tropiques. Traditionnellement, le carré est repoussé au fond de la nacelle, la cuisine jouxte le cockpit et la table à cartes se niche dans un angle. Cette disposition a fait ses preuves. On note bien quelques tentatives de bouleverser l'ordre établi. Le Catana 41 étale une table basse près de l'entrée et repousse la cuisine tout à l'avant. Pas convaincant du tout. Et les coques ? Les chantiers proposent généralement une version charter avec 4 cabines (voire 6 cabines pour les plus grands modèles), mais aussi une déclinaison propriétaire. L'idée, c'est de lui réserver toute une coque. En plus de sa couchette double, une grande penderie, un immense cabinet de toilette et un bureau. Ça fait envie, non ?

## RANGEMENTS

Un point crucial quand on vit à bord de longs mois. Il est impératif de choisir un multicoque qui vous réserve des coffres profonds, si possible bien centrés et encore de bonnes possibilités de rangements sous les couchettes, dans la cui-

sine et les cabinets de toilette. A priori, tous les catas de plus de 38 pieds disposent déjà d'un gros volume de rangement. Mais vérifiez tout de même ce poste avant de dégainer le chéquier.

## PLAN DE PONT

Les passavants sont larges et dégagés. Et en plus, ça ne gêne pas ! La circulation est donc particulièrement facile sur les catas. A l'avant, deux trampolines, une poutre transversale et un passage pour la chaîne du mouillage, généralement stockée au pied du mât. Sur les Nautitech, ça se passe dans une des étraves. Pas terrible pour le centrage des poids. Veillez à ce que les opérations de mouillages soient aisées : on n'arrête pas de poser la pioche en grande croisière. A vérifier également : la facilité d'accès sur le rouf (ferlage de la grand-voile, prise de ris). L'accastillage n'a pas besoin d'être pléthorique, vous n'êtes pas en régate, mais quand un grain vous cueille la nuit, il faut parfois manœuvrer sans traîner. Privilégiez les winches puissants ou électriques... et regardez toujours ce que vous faites. Ces machines sont capables de tout arracher !

## COCKPIT

Contrairement aux monocoques, les catas présentent un cockpit plus large que long. L'espace est d'ordinaire équipé d'une grande table extérieure. Une vaste zone de repos encadrée par les manœuvres. Le plus souvent, les écoutes de foc sont reprises de chaque côté alors que celle de grand-voile court à l'arrière. Certains chantiers comme Lagoon tentent de concentrer tous les bouts sur le rouf. Le cockpit est protégé par un bimini, mais pas depuis toujours. C'est une tendance plutôt récente. A se demander comment on faisait il y a 15 ans pour supporter le soleil de midi aux Seychelles... ou le grain copieux que vous réserve le Pot au Noir. La structure de cette protection est mixte (métal/textile ou métal/polyester ou réalisée tout en polyester, dans le prolongement du rouf. A tout seigneur, tout honneur : c'est le Nautitech 40 qui a ouvert le bal du rouf qui se prolonge en bimini rigide. Une formule aujourd'hui présente sur la plupart des catas de grande série, le textile étant souvent réservé aux unités les plus performantes, soucieux de légèreté oblige.

## POSTE DE BARRE

Beaucoup de nouveautés ! On s'est longtemps contenté d'une petite barre à roue contre le rouf et son siège baquet. Avantages : c'est simple, on est bien protégé, les manœuvres sont proches et la visibilité est bonne sur l'ensemble du bateau. Et puis, les chantiers ont proposé, dans le sillage des monocoques, deux postes de barre. Plus de place dans le cockpit, meilleures sensations pour le



## JUPES ET ANNEXES

Essentiel en voyage ! D'autant qu'un multicoque affectionne bien plus les mouillages forains (peu de roulis) que les ports (très chers). Tous les multis de moins de 15 ans proposent des marches parfaitement adaptées à la baignade. Il leur manque parfois un petit cale-pied pour éviter que les masques ou la vaisselle ne glissent à la mer, comme sur le Lagoon 380. Un détail vite réglé avec une baguette de teck. L'annexe est stockée sur une paire de bossoirs. Son moteur et la nourrice sont en place : le dinghy est opérationnel en quelques secondes. Et se fait oublier en navigation. Pendant les longues traversées, certains préféreraient tout de même tout ranger dans la soute. En cas de grosses déferlantes, c'est la garantie de ne pas perdre l'annexe. Mais caser un semi-rigide même dégonflé n'a rien d'évident. Alors, contentez-vous de bien attacher le hors-bord sur un support dédié et de caler la nourrice dans un coffre extérieur. Bonne mer à tous !

Même si les traversées en cata excèdent rarement trois semaines, il faut prévoir de quoi manger. Pas question de rationner les enfants... et ne comptez pas forcément sur la pêche !

barreur, mais protection limitée et gros angle mort sous le vent. Autre variante : deux barres franches pour l'Outremer 49. Et ce n'est pas fini. Les chantiers, Lagoon en tête, copient les grosses vedettes et expédient le poste de pilotage tout là-haut, sur le fly bridge, ou à mi-hauteur (Privilège). Vue parfaite, sentiment de maîtrise absolue en mer, mais au port, vous serez loin pour attraper une amarre ou réajuster un pare-battage. Un débat finalement un peu vain : en grande croisière, vous naviguerez à 90 % du temps sous pilote. Alors barrer en haut, en bas ou au milieu...



Un poste de barre contre le rouf, deux barres à roue, fly bridge ? Finalement, c'est au pilote automatique qu'on devrait demander conseil !

## NEUF OU OCCASION ?

Le débat est ouvert ! Mais pour commencer, une considération pécuniaire. Le neuf, c'est évidemment 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 l'équiper à votre guise. Les composants n'ont jamais servi. Installés par des professionnels, ils sont garantis. Mais voilà, le neuvage d'un voilier n'a rien à voir avec celui d'une voiture. Nos engins à quatre roues modernes ne vont pratiquement jamais au garage. Alors qu'à bord, il y a forcément quelque chose qui ne marche pas. Centrale, pilote, plomberie, électricité... Un ensemble complexe qui demande quelques mois d'usage intensif avant de larguer les amarres. Bref, si vous ne souhaitez pas passer vos premières escales à attendre des pièces et des réparateurs, naviguez avec votre bateau neuf avant de partir ! Pour un même budget, un cata d'occasion peut être bien plus grand et confortable. Il n'est plus sous garantie (sauf unités 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. Des voiles ou une annexe cuites par le soleil sont évidemment à remplacer. Mais ce délai de remise en route est généralement plus court que le rodage d'un cata neuf. Le bilan financier est difficile à trancher. Si on revend un bateau neuf rapidement, par exemple au bout d'un an à l'issue d'une boucle atlantique, vous récupérez 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 moins, mais vous ne retrouverez pas la valeur des équipements que vous avez remplacés.

Le Privilège 515 a été pensé pour la grande croisière en équipage réduit : un must !

