



**NEEL 45** | CONSTRUCTEUR: NEEL TRIMARANS | LONGUEUR: 13,50 M | POIDS: 6 500 KG

| TIRANT D'EAU: 1,20 M | PRIX: 537 000 €

# LA NOUVELLE VAGUE

Comment conserver quelques avantages du trimaran de course tout en offrant le confort et la sécurité d'un voilier de pure croisière? A cette question pour le moins épineuse Eric Bruneel avait répondu de manière magistrale en 2009 avec son Neel 50. Aujourd'hui, c'est indéniable, l'essai est transformé. Avec ce 45 pieds, une nouvelle race de voiliers s'impose.

Premiers bords d'un phénomène. TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL DE TOMA

**E**ric Bruneel n'est pas de ces professeurs Cosinus à vouloir révolutionner la voile avec quelque invention tirée des annales du concours Lépine. Fort de trente années d'expérience dans la construction des multicoques, notamment au poste de directeur délégué chez Fountaine-Pajot et d'une longue expérience de la compétition, de la petite Coupe de l'America au Fastnet en passant par quelques transats et un titre de champion de France de catamaran de sport en 1987, ce marin et architecte accompli a aujourd'hui toute légitimité pour imposer le nouveau visage du voilier de grande croisière. Car, disons-le d'entrée, nous n'avons pas là affaire à une énième

pseudo-nouveauté venue étoffer une gamme annoncée mais à un véritable concept, version aboutie, dans une taille raisonnable, du 50' qui fit couler tant d'encre il y a deux ans.

• **Architecture.** « *L'idée principale*, explique Eric Bruneel qui a conçu ce Neel 45 avec le concours de Michel Joubert, *était d'avoir des aménagements de plain-pied avec le cockpit offrant de toute part une vue imprenable sur la mer.* » En cela, peu de révolution. On a déjà vu des trimarans portant leur volume habitable sur une plateforme reposant sur les coques. D'où l'inconvénient d'un fardage conséquent. On a vu aussi nombre de multicoques adopter le principe d'une coque centrale évasée au point d'offrir ●●●

## SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

**L**e marché ne manque pas de petits trimarans performants à bras repliables tels les Corsaire, Dragonfly et autres. Certains, comme le Dragonfly 28 (essai *Bateaux* numéro 617) ou le Challenge 30 (essai *Bateaux* numéro 518) peuvent prétendre à de courtes croisières mais le trimaran hauturier, (pas plus encombrant qu'un cata) n'a pas tenté de percée jusqu'à l'arrivée du Neel 50 en 2009 et du Challenge 42 de Naval Force 3, notre spécialiste national. De l'avis même de son concepteur, le Neel 50 se révélait un peu cher. En revanche le 45' semble entamer une belle carrière avec trois commandes enregistrées dès sa première apparition. Actuellement en situation de monopole dans sa catégorie, il pourrait bien devenir le pionnier d'une nouvelle façon de naviguer entre plaisir de la voile et confort à l'escala.



Au premier ris, la voile à corne a tout d'une aile d'avion.

●●● le volume et la hauteur sous barrots nécessaires. Ceux-là connaissent le désagrément de la vague qui cogne sous le plancher. Le Neel 45, lui, opte pour un heureux compromis entre ces deux formules. Une fine coque centrale en V très prononcé sur laquelle se greffe une nacelle en aile de mouette particulièrement étudiée pour éviter le coup de bélier et suffisamment profonde pour limiter la hauteur du rouf. Les flotteurs pour leur part ont fait l'objet d'une étude approfondie qui, nous le verrons lors de cet essai, porte bien ses fruits. Etraves inverses en lames de couteau, franc-bord élevé, volume progressif apportent la sécurité d'un soutien progressif et énergique sous le vent tandis que pour diminuer la surface mouillée le flotteur au vent s'élève au-dessus de l'eau.

• **Construction.** Fort de sa longue expérience et des innombrables calculs de structure réalisés sur les catamarans, Eric Bruneel reconnaît n'avoir pas eu de difficultés pour conférer à ce trimaran de 13,50 m la rigidité extrême qui s'impose, notamment dans les mers formées. Par le biais des deux cloisons maîtresses qui se prolongent jusque dans les flotteurs et de la nacelle en aile stratifiée de coque en flotteurs, l'habitacle fait corps avec les trois coques. L'ensemble construit en sandwich mousse PVC est en fait ce que l'on appelle en automobile un « monocoque ».

• **Grément.** Là aussi s'imposent simplicité et robustesse. Un solide mât en aluminium posé sur le rouf avec une quète raisonnable, un étage



Les coques acérées fendent à merveille le clapot pour le plus grand confort des passagers.

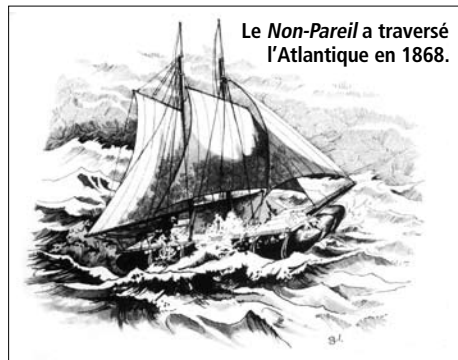
de barres de flèche poussantes, deux haubans et deux bas-haubans de section généreuse frappés sur des cadènes reprises le plus loin possible, c'est-à-dire contre le bordé extérieur des flotteurs. Pour tenir tout cela à l'avant : deux robustes étais frappés à la proue. Le premier, porteur de l'enrouleur de génois, et le second, de la trinquette. La simplicité et l'échantillonnage de l'ensemble ont réellement tout pour inspirer confiance.

• **Pont et cockpit.** Tout autour de l'immense rouf circulaire constellé de baies vitrées s'étire le pont, ou plutôt une sorte de très large passavant circulaire qui mène de l'étrave aux flotteurs puis épouse à l'arrière l'aile de mouette du fond de



L'aile de mouette de la nacelle évite le choc des vagues et les fines carènes ne forment qu'un sillage discret.

## UN SIÈCLE DE TRIMARANS DE CROISIÈRE



Le *Non-Pareil* a traversé l'Atlantique en 1868.

GENÈVIEVE LAMÉ

de bras. Cela n'a pu être appliqué sur de grands bateaux qu'à partir du moment où les matériaux composites les plus sophistiqués ont permis de supporter les énormes contraintes imposées aux bras comme à l'ensemble de la structure. La troisième formule consiste en un compromis entre les deux précédentes. Les deux flotteurs ne touchent pas l'eau ensemble et l'espace disponible entre flotteurs est savamment exploité pour optimiser le volume habitable sans obérer les performances.

### Les avatars de la plateforme sur trois coques

1868 : le trimaran (n'était-ce pas un radeau ?) de 7,50 m composé d'une plateforme posée sur trois énormes boudins en caoutchouc plein et nommé le *Non-Pareil* quitte New York le 20 juin pour arriver 43 jours plus tard à Southampton. Un siècle après on retrouve, certes dans une autre mesure, cette conception avec de grands trimarans destinés principalement au charter, comme le *Djebel Amour II*, un plan Langevin de 17 m en aluminium. Ce dernier porte un véritable appartement alors que le

*Non Pareil* n'avait qu'une tente indienne pour tout logement...

Avec le temps les coques se sont affinées, les flotteurs latéraux ont raccourci, les bras de liaison ont épaissi pour devenir logeables. La plus aboutie de cette formule fut sans doute le tri *Architeutis*, une unité de 16,50 m dessinée par les architectes Louis Macouillard et Paul Weychan. Un bateau en contreplaqué plastifié qui, malgré ses cinq cabines et son somptueux carré n'en a pas moins fini 6<sup>e</sup> dans la *Transat 1972*. Auparavant, en 1969, Nigel Tetley était entré dans l'histoire : premier solitaire à passer les trois caps à la barre du trimaran *Victress*, un plan Arthur Piver. Vingt ans plus tard, le chantier Pinta de La Rochelle lance l'*Exception 52* dessiné par Philippe Briand. Le stratifié permet alors toutes les formes et évite surtout les « liaisons dangereuses » entre les trois coques. Ce tri performant de 15 m sur 10 abrite trois cabines doubles, deux salles de bains, un carré de rêve et offre une surface de pont exceptionnelle. Au tournant du siècle, les Neel prennent le relais de cette progression vers le trimaran de haute mer qui allie avec cohérence performance, confort et sécurité.

L'*Exception 52* dessiné par Philippe Briand en 1989.



*Architeutis* englobe les trois coques sous un rouf immense.

YVES GUÉZENNEC



Les deux tables séparées ouvrent le passage de plain-pied de la plage arrière au carré.



Devant le pied de mât s'étire le rail d'écoute de la trinquette autovireuse.



Enrouleurs, davier, guindeau et taquet se trouveront peut-être à l'usage un peu à l'étroit...

Même s'ils ne datent pas d'hier, les trimarans de croisière au large n'ont pas fait l'unanimité des plaisanciers, tant en Europe qu'aux Etats-Unis. Ceci malgré les succès en course des splendeurs dessinées par les plus grands architectes tels Nigel Irens dans les années 80 jusqu'au tandem de choc Vincent Lauriot-Prévost et Marc Van Peteghem qui aujourd'hui tiennent le haut du pavé dans ce domaine. Sur le plan architectural, on observe trois façons d'appréhender cette forme contemporaine de l'ancêtre pirogue à balanciers. La première consiste à poser une plateforme sur trois flotteurs ou coques. Cela donne une grande surface habitable tout en évitant de promener des tonnes de lest sous l'eau, mais la voilure doit tout de même tirer trois coques... La seconde, aujourd'hui adoptée en course, est faite d'une coque centrale très fine épaulée par deux flotteurs surélevés à bout

nacelle. Dans le creux de cette aile s'ouvre l'accès au cockpit. Ce long chemin dépourvu de tout obstacle est bordé d'un filet à l'avant et de hautes filières et balcons sur tout son pourtour. Sur ce pont trône à bâbord, contre la cloison arrière du rouf, le poste de barre. Poste clé d'où l'on a sur l'horizon et les voiles une vue dominante. Tandis qu'en contrebas, sous une courte casquette prolongeant le rouf, s'ouvre le cockpit. Deux banquettes et deux tables protégées des embruns comme de la pluie mais aussi de toute visibilité vers l'avant si ce n'est à travers la porte vitrée et les grandes baies rectangulaires qui ceinturent le rouf. Le quart de nuit se fera donc de l'intérieur ou du poste de barre, le nez au vent. En un mot comme en mille, ce

Neel privilégie sans concession le plaisir de la voile à la philosophie du comme-chez-soi prônée par bien des multicoques. Point de fauteuil club pour le barreur mais un simple cale-fesses. Sous sa main droite, deux winchs desservent les écoutes de foc et de grand-voile. Pour la drisse et les ris : rendez-vous en pied de mât et hissez haut à l'aide d'un bon winch ! C'est facile et beaucoup moins dur qu'avec des renvois qui rendent la voile plus lourde et inondent le cockpit de cordages. Somme toute un plan de pont bien fait et sécurisant qui gagnerait néanmoins à voir bourgeonner quelques mains-courantes et un peu plus d'antidérapant sur le rouf...

• **Emménagements.** Nous découvrons là l'aboutissement de l'ingéniosité architecturale :

l'ensemble de l'espace de vie se trouve de plain-pied avec le cockpit. Une fois la porte vitrée coulissante franchie, deux portes s'ouvrent de part et d'autre du couloir (plus qu'une coursive) sur deux chambres aux lits doubles faisant face aux baies vitrées latérales du rouf. Un rêve : petit-déjeuner au lit face à la mer ou aux rivages enchanteurs. De part et d'autre du couloir s'étire ensuite la cuisine. Eviers à bâbord, fourneaux à tribord. Tiroirs et rangements partout. Franchissant ensuite la cloison porteuse encadrée par deux épontilles inox, on parvient au carré, en l'occurrence une grande pièce ronde ceinturée de baies vitrées offrant sur la mer une vision de 180°. A tribord, la table ceinturée de banquettes. A bâbord, un poste de navigation de ●●●



PHOTOS BERNARD HENRY

Le style contemporain de cet intérieur encourage la chasse au poids.

Vue panoramique pour les convives comme pour le navigateur, dont le poste trône à gauche de la descente vers la cabine avant.

●●● rêve d'où l'on peut veiller en même temps sur le pont, la mer et les instruments. Partout, des cabines au carré en passant par la cuisine, de grands hublots ouvrant rectangulaires se trouvent incrustés dans les baies vitrées. Peut-être apprécierait-on pour les chaudes latitudes un ou deux panneaux ouvrant dans le plafond du carré. Enfin, entre coin navigation et coin repas s'ouvre, telle une descente de monocoque, l'accès à la cabine avant avec couchette double. Côté déco, du blanc, des tissus gris et bleu pétrole et des meubles en medium gris. C'est simple, léger et cela nous change des sempiternels placages bois.

• **Sur l'eau.** Une fois la grand-voile à corne hissée et le premier ris pris depuis le pied de mât, le barreur déroule la trinquette puis borde tout cela en un tournemain à l'aide des deux winchs fixés sur la casquette de rouf. L'accélération se fait sentir plus qu'entendre. Calé sur son flotteur sous le vent, le trimaran ne s'accompagne pas des bruits de cataractes propres au catamaran. Malgré une mer à la fois houleuse et hachée, ce Neel avance sans heurts, les étraves acérées fendent l'eau sans freiner tandis que le flotteur au vent survole les flots. A vrai dire, tout est si calme et silencieux que pour se faire une idée de la vitesse, un coup d'œil au speedo s'impose: de 9 à 12 nœuds au près bon plein par 20 à 25 nœuds de vent réel sous environ 60 m<sup>2</sup> de toile. Aux alentours de 15 nœuds de vent, on renvoie la toile et le génois pour conserver les

mêmes vitesses à la même allure. La sensation délicate d'une accélération immédiate s'impose dans les moindres surventes. Vient alors le grand moment du virement de bord qui, comme chacun sait, n'est pas la figure préférée du multicoque. Le Neel ralentit sensiblement, franchit le lit du vent sans peine mais il faut alors lâcher de l'écoute de grand-voile en abattant un peu sous peine de le voir y revenir, même avec la barre à fond sous le vent. Une fois acquis ce petit coup de main, le virement est garanti sans encombre. Un bord de près serré aux trousses d'un catamaran performant (Lerouge) par 15 à 20 nœuds de vent a permis de constater une vitesse légèrement supérieure mais surtout un cap plus pointu de six à sept de grés. ■

### LE BILAN

**C**oup de cœur sans retenue pour ce trimaran. Un vrai voilier, amusant, agréable à barrer et performant dont la solidité inspire toute confiance pour partir loin et longtemps. Les emménagements intelligemment agencés sont conçus pour une paisible vie à bord, tant en navigation qu'à l'escale. Quant aux volumes de rangements, ils sont immenses, tant dans la coque centrale que dans les flotteurs. Mais gare au poids. Les multicoques et surtout les trimarans réagissent mal à la surcharge pondérale. Seul le prix (plus de 500 000 euros TTC) peut freiner l'engouement pour une telle unité.

## TRI CONTRE CATA

| ÉLÉMENTS DE COMPARAISON | NEEL 45                | NAUTITECH 442     |
|-------------------------|------------------------|-------------------|
| Longueur                | 13,50 m                | 13,47 m           |
| Maître-bau              | 8,50 m                 | 6,81 m            |
| Tirant d'eau            | 1,20 m                 | 1,20 m            |
| Poids                   | 6,5 t.                 | 9,2 t.            |
| Voilure au près         | 106 m <sup>2</sup>     | 96 m <sup>2</sup> |
| Grand-voile             | 60 m <sup>2</sup>      | 60 m <sup>2</sup> |
| Génois                  | 46 m <sup>2</sup>      | 36 m <sup>2</sup> |
| Nombre de cabines       | 3 à 5                  | 4 à 6             |
| Motorisation            | 55 ch                  | 2 x 40 ch         |
| Eau douce               | 600 l                  | 800 l             |
| Carburant               | 300 l                  | 400 l             |
| Architecte              | Bruneel-Joubert-Nivelt | Mortain-Mavrikios |
| Matériau                | Stratifié sandwich     | Stratifié         |
| Constructeur            | Neel trimarans         | Nautitech         |
| Année de lancement      | 2011                   | 2009              |
| Prix                    | 537 000 €              | 479 360 €         |

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN

Ce bateau est livré prêt à naviguer, hors matériel de sécurité.

