

PALMARES EUROPEEN

Les Français raflent la mise

Tous les ans, il y a le Voilier de l'année, une élection organisée par Voile Magazine. Depuis dix ans, il y a aussi un European Yacht of the Year, trophée à vocation plus internationale, mais qui a particulièrement souri aux Français cette année.

Texte : Loïc Madeline. Photos : Bertel Kholtof.

IL Y A BIEN un point commun entre l'élection du Voilier de l'année et le European Yacht of the Year : c'est Voile Magazine bien sûr, qui organise la première – avec votre concours – et qui participe à la seconde où nous représentons la presse française. Car le European Yacht of the Year (EYOTY pour les intimes) est une compétition d'un genre différent. Ici on ne décerne pas une distinction chaque année mais quatre ou cinq. Et le jury est exclusivement composé de journalistes. Onze, précisément, chaque journaliste représentant un magazine, un magazine par pays. On a déjà évoqué ici les différences régionales qui font qu'un bateau suédois ne ressemble pas à un bateau italien. Ou qu'un Anglais attache

plus d'importance au rapport de lest qu'un Français. Tout ceci peut facilement s'expliquer par des raisons géographiques. Après tout, on comprend que les conditions rencontrées ne soient pas les mêmes en mer Baltique et en mer du Nord, en Manche et en Adriatique. Mais à l'arrivée, c'est surtout la culture qu'il faut invoquer et qui explique que nos voisins latins privilégient le chic là où Français et Hollandais s'accordent sur le pratique. Et donc, cette dixième élection aura souligné que certaines frontières s'estompent et qu'il est possible de se mettre d'accord sur des valeurs communes. Le mouvement a déjà été amorcé l'an dernier avec la consécration du Pogo 12.50 dans la catégorie Performance Cruiser. Voir un

bateau qualifié de « tellement français » s'imposer avait été une surprise. Rebelote cette année avec la victoire inattendue du RM 1260 en Family Cruiser. Cette catégorie est âprement disputée, et pour cause, elle réunit tous les poids lourds de la profession et regroupe les bateaux les plus diffusés. Cette année, Hanse, Jeanneau et Bavaria étaient en lice. Alors ce drôle de bateau à bouchains vifs et en contreplaqué faisait un peu figure d'intrus. « Mais quel est l'intérêt de le construire en bois ? » me demandait ainsi mon confrère espagnol. Au-delà des qualités mécaniques du matériau, j'avais bien du mal à lui faire comprendre l'importance des Muscadet, Armagnac et autres bateaux signés Aubin-Harlé dans

notre imaginaire collectif. Peu importe, au final, les membres du jury ont été séduits par le côté pratique des emménagements mais aussi par les bonnes performances sous voiles du bateau. Ils ont tenu à encourager un bateau davantage tourné vers la vie en mer que vers la vie au port. Mais les débats ont été longs, intenses et parfois vifs. On peut le dire ici, la France a même frôlé le grand chelem, un incroyable carton plein, l'Amel 55 étant tout près de décrocher le pompon dans la catégorie Luxury Cruiser. Un signe fort de la capacité des chantiers tricolores à innover, à proposer des bateaux répondant au mieux aux envies de leurs clients. Outre le RM 1260 (qui ne s'est imposé que d'une courte tête



▲ Un peu de tourisme à l'occasion des essais du European Yacht of the Year : un petit coup de soleil automnal dans les eaux italiennes de La Spezia nous a rendu le sourire après un détour plus venté mais aussi plus humide par le port de Southampton qui débouche sur le Solent.

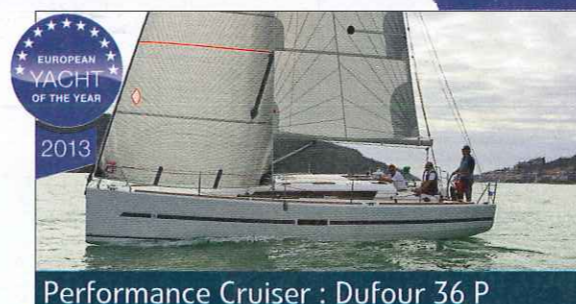


EUROPEAN YACHT OF THE YEAR

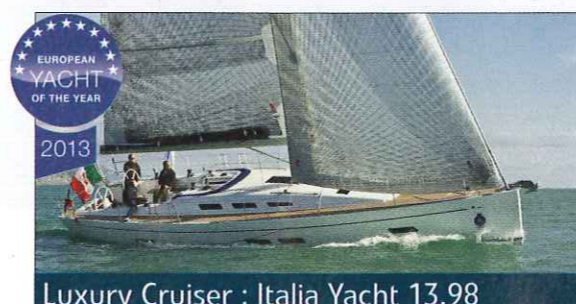
2013



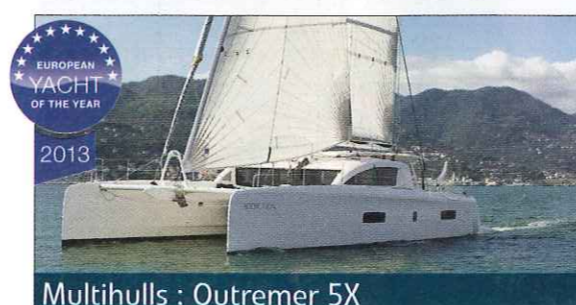
Family Cruiser : RM 1260



Performance Cruiser : Dufour 36 P



Luxury Cruiser : Italia Yacht 13.98



Multihulls : Outremer 5X



Special Yacht : J 70



devant le Sun Odyssey 469), l'Outremer 5X est aussi le témoignage d'une démarche originale entreprise par un constructeur français. En associant le cabinet VP/LP aux designers Franck Darnet et Patrick Quément, Xavier Desmarest, le jeune patron du chantier Outremer Yachting a réussi une alchimie délicate entre performances, ergonomie et design industriel. Le résultat était manifestement convaincant, y compris dans les petits airs rencontrés à La Spezia, en Italie. Mais il ne convient sans doute pas de gloser sur le poids des chantiers français dans le résultat final car cela traduit d'abord une présence plus importante dans la compétition (10 nominés sur 25).

DES FRONTIÈRES INCERTAINES

Et puis beaucoup de bateaux témoignent de frontières incertaines. Le Dufour 36 Performance est bien construit à La Rochelle mais le chantier est sous la coupe de l'Allemand Bavaria et le dessin est signé d'un Italien, Umberto Felci. Et que dire du J 70 ? Il s'agit à l'origine d'un bateau américain, dessiné par Alan Johnstone. En Europe il est fabriqué sous licence par J Composites mais coques et pont sont réalisés en Pologne avant d'être assemblés par le chantier sablais. Même s'il ne s'agit que d'une toute petite industrie, la plaisance n'échappe pas à la mondialisation. Tant mieux finalement, si l'on peut encore percevoir des différences régionales, elles donnent aussi du caractère à nos voiliers. Et même à nos essais ! Il faut dire que trois jours de vent et de pluie à Southampton forment finalement un temps typiquement anglais dont on aurait tort de s'étonner. Cinq jours de petit temps en Italie ne devraient pas nous surprendre non plus. Mais il s'agit là d'une autre particularité de cette élection : elle se joue en plusieurs temps. D'abord pour opérer la sélection qui est finalisée au mois de juin à Hambourg. Puis les essais qui ont lieu pour partie en Europe du Nord, pour partie en Méditerranée. 2012 a enregistré deux changements majeurs

sur ce terrain puisque le jury de l'EYOTY a délaissé la station balnéaire hollandaise d'Ijmuiden au profit du port anglais de Southampton. En septembre, nous y avons essayé les Hallberg-Rassy 412 et Dragonfly 32 et Xp 50 et le Delphia 31, mais aussi un croiseur rapide français, le MC 34. Les Anglais étaient à la fête avec le Southerly 47 et le Discovery 57, tous deux en Luxury Cruiser. Plus étonnant, nous avons aussi pu naviguer sur le Grand Soleil 39. Étonnant car les essais suivants se déroulaient en Italie, à La Spezia plus précisément alors que d'habitude nous nous donnions rendez-vous à Barcelone. Dans leurs eaux nous avons ainsi pu naviguer sur les Sly 38 et Italia 13,98, mais pas sur le Vismara 50 Hybrid qui nous a fait faux bond. Les bateaux français étaient en nombre à La Spezia avec, outre les Jeanneau 469, RM 1260 et Outremer 5X cités plus haut, le Catana 59, le Nautitech 542, le J 70, le Dufour 36 Performance et l'Amel 55. Une petite colonie qui a vite pris ses aises sur les pontons de Porto Mirabello, la marina flambant neuve située en plein centre de La Spezia. Si les conditions varient, le principe des essais reste le même : nous naviguons deux heures sur chaque bateau avant de passer au suivant. Deux heures, c'est un peu court pour juger d'un bateau mais nous avions eu plus tôt dans la saison l'occasion de tester une bonne moitié d'entre eux. L'autre intérêt de la formule c'est que l'on bénéficie pour chaque bateau essayé de l'expertise de nos dix confrères étrangers. Des regards croisés qui finalement laissent peu de chances aux défauts de nos candidats et condamnent les à peu près et les approximations des constructeurs. Bien sûr, le « débriefing », effectué obligatoirement en anglais, prend un peu de temps et l'on doit parfois en venir aux notes portées sur tel ou tel aspect des bateaux pour les départager. Mais au final, l'exercice est rafraîchissant tant pour nous que pour les fabricants qui peuvent à loisir comparer leurs solutions à celles d'autres constructeurs, parfois venus de loin. Ça nous donnerait presque envie de changer de bateau !



« Nous avons connu pire comme décor pour essayer les candidats au titre européen, ici le Bavaria B-One navigue devant Porto Venere, à quelques encablures de La Spezia. »



Brise à Southampton. Le Dragonfly s'en donne à cœur joie.



Le Sly 38 et l'II 13,98 font assaut d'élégance dans le petit temps.

Dix bougies pour l'EYOTY

En dix années, le European Yacht of the Year n'a pas varié dans son fonctionnement. Il s'agit toujours de sélectionner des nouveautés par catégorie puis de les essayer avant de confronter les différents points de vue (un par revue participante) pour en extraire un vainqueur. Ce qui a changé, ce sont les sites où ont lieu les essais : Southampton, puis Amsterdam, puis à nouveau Southampton pour l'Europe du Nord et Gênes, puis Barcelone, puis La Spezia pour l'Europe du Sud. Ce qui a changé aussi, ce sont les catégories distinguées. Autrefois par ordre de taille (8-10 m, 10-12 m...), les bateaux sont maintenant rangés en Family Cruiser ou Performance Cruiser ou encore Luxury Cruiser, ce qui donne lieu à des débats sans fin. Suffit-il d'être cher pour être luxueux ? Un croiseur familial ne peut-il pas être performant ? Ce n'est pas une solution idéale mais finalement elle s'avère plus logique – et plus souple – que la précédente, même si certains bateaux ont du mal à s'y faire une place comme les voiliers typés voyage « à la française », Ovni ou Allures par exemple. Même problème pour les grands Sense, jugés trop grands pour être Family Cruiser mais pas assez coûteux pour entrer dans la catégorie « luxe ». Néanmoins, les chantiers français peuvent difficilement faire la fine bouche. Même s'ils n'ont pas toujours fait preuve d'autant de réussite que cette année, ils sont de très loin les premiers récipiendaires de ces trophées avec 14 récompenses et 64 nominations engrangées en dix ans. Loin devant la Slovaquie (6 récompenses) et l'Italie (5). C'est Jeanneau qui l'a emporté le plus souvent (4 trophées) devant Bénéteau, X-Yachts, Dufour et Elan (3 chacun).



PERFORMANCE CRUISER

Et vive la croisière rapide!

Le jury n'a sans doute pas distingué le plus innovant ni le plus extrême des candidats, mais a plébiscité l'équilibre trouvé entre confort et performances. Loin d'être un pur régatier, le Dufour 36 devrait aussi s'apprécier en croisière.



Notre avis : **"Davantage course que croisière, le MC 34 est surtout à son aise dans les courses au large."**



Notre avis : **"Un style innovant avec beaucoup de personnalité, un bateau original pour qui veut sortir du lot."**

MC 34

► Essai n° 197

Un bateau d'exception que ce MC 34, construit avec un soin extrême par cet orfèvre du composite qu'est le chantier Marsaudon. Ce plan Lombard, très étudié pour l'IRC, s'est révélé plus performant sur les courses au large qu'autour de trois bouées. Sa version bi-safran devrait permettre de tirer le maximum de son potentiel en équipage réduit. L'aspect dépouillé de ses aménagements l'a sûrement desservi dans cette élection.

SLY 38

A première vue, on est un peu surpris par ce rouf bombé qui offre davantage de hauteur sous barrots au pied du mât qu'à la descente. Mais on se fait assez vite à cette esthétique avant-gardiste. D'autant que, comme tous les Sly, le bateau s'avère très agréable à barrer et affiche une jolie carène. Les aménagements sont largement démontables, depuis certains meubles jusqu'aux équipets : un côté Meccano qui n'a pas emporté l'adhésion du jury.



Notre avis : **"La preuve que l'on peut combiner une carène performante avec de beaux aménagements : on aime."**



Notre avis : **"Très grand, très beau, très rapide et très chic : logiquement, le Xp 50 est aussi très cher."**

GRAND SOLEIL 39

► Essai n° 201

C'est le plus petit des Grand Soleil mais il a déjà des allures de yacht avec une liaison coque-pont qui forme un cale-pieds élégant. Sous le pont, le style est moderne et les aménagements cossus. Si nous avions pu l'apprécier particulièrement dans le vent médium, il s'est avéré moins docile dans la brise rencontrée lors des essais de Southampton. En régates, avec un équipage au rappel, il est sûrement redoutable. En croisière, il ne faudra pas hésiter à réduire. Mais au moins, on ne s'ennuie pas dans le petit temps.

XP 50

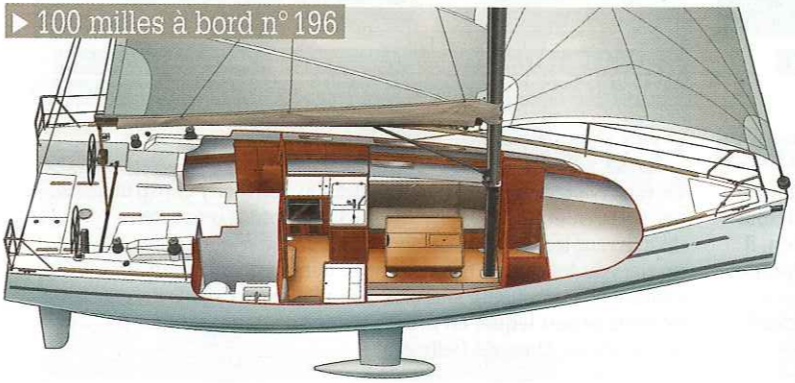
► Essai n° 200

Le bateau de tous les superlatifs. Dans cette catégorie, le X n'avait pas vraiment de concurrents dès lors qu'il s'agissait d'affoler le chrono en remontant le vent. Il est d'abord tourné vers la performance et même si ses aménagements sont habillés de teck, on sent que le chantier a soigné le devis de poids. Sa taille permet heureusement d'offrir de grands coffres, des douches isolées et un garage à annexe. Mais à la barre, on s'imagine plus facilement en course pour le Fastnet ou la Giraglia qu'en croisière pépère.



Dufour 36 Performance : le bateau juste

► 100 milles à bord n° 196



Notre avis : **"L'équilibre est le mot-clé pour définir ce course-croisière moderne. Le style est élégant et peut sembler sage mais il s'agit d'un bateau très actuel et pensé dans les moindres détails. Le volume des sections avant garantit un bon comportement dans les vagues et offre de l'espace à la cabine avant. La quille en T et le bout-dehors rétractable participent aux performances et le cockpit modulable sera apprécié par les régatiers. Mais ce 36 P s'adresse en priorité à tous ceux qui veulent se faire plaisir sous voiles, même en croisière."**



UK C'est un bateau intelligent, au look moderne et qui a fait l'objet d'une mûre réflexion. Il en est ainsi de nombreux détails du plan de pont qui autorisent à le mener facilement en équipage réduit. Ou de ces astuces dans les aménagements qui permettent d'attribuer deux fonctions à un même objet. Un compromis réussi, à la fois croiseur familial et régatier occasionnel. Le barreur sera le plus gâté.
Toby Hodges, Yachting Word (Grande-Bretagne)



DE Dix ans après avoir remporté l'EYOTY avec le Dufour 34, son successeur si longtemps attendu double la mise. Alors qu'il avait de brillants concurrents, le 36 s'est imposé en étant bon partout. Il a l'air relativement agressif et sa silhouette est moderne mais c'est aussi un bateau très confortable avec beaucoup de volume intérieur et de nombreuses astuces sous le pont. Tout cela pour un prix raisonnable. Comme une GTI des mers.
Jochen Rieker, Yacht (Allemagne)



CH Un grand pas en avant, le design et les aménagements sont au top. Beaucoup de choses témoignent du grand soin que le chantier apporte aux détails. Umberto Felci a encore une fois réussi à dessiner un bateau qui sort du lot.
Lori Schüpach, Marina.ch (Suisse)



AT La principale raison de son succès est le bon compromis trouvé entre la croisière et la course, le grand volume intérieur et la bonne ergonomie du cockpit. Le revers de la médaille est le fait que le Dufour 36 P n'est proposé qu'en version deux cabines. Dommage.
Rolland Duller, Yacht Revue (Autriche)

► DONNEES TECHNIQUES

Modèle	Long. coque	Largeur	TE	Dépl.	Lest	SV au près	Génois	GV	Matériau	Architecte(s)	Constructeur	Année	Prix
Dufour 36 p	10,99 m	3,61 m	2,20 m	6 400 kg	1 900 kg	72 m ²	31,50 m ²	40,50 m ²	verre/polyester	Umberto Felci	Dufour	2012	143 951 €
MC 34	10,50 m	3,46 m	0,55/1,55 m	900 kg	300 kg	26,30 m ²	11,60 m ²	17,40 m ²	sand. verre/PVC	Marc Lombard	Marsaudon Comp.	2012	220 000 €
Sly 38	11,50 m	3,70 m	2,25 m	5 500 kg	2 125 kg	86 m ²	49,70 m ²	36,30 m ²	sand. verre/PVC	Marco Lostuzzi	Sly	2013	234 400 €
Grand Soleil 39	11,82 m	3,70 m	2,40 m	7 350 kg	2 600 kg	82,50 m ²	36 m ²	46,50 m ²	strat. verre/pol.	Claudio Maletto	Del Pardo	2012	241 735 €
Xp 50	14,99 m	4,43 m	2,65 m	11 600 kg	5 140 kg	154 m ²	64,50 m ²	84,50 m ²	sand. verre/PVC	X-Yachts Design	X-Yachts	2013	627 900 €