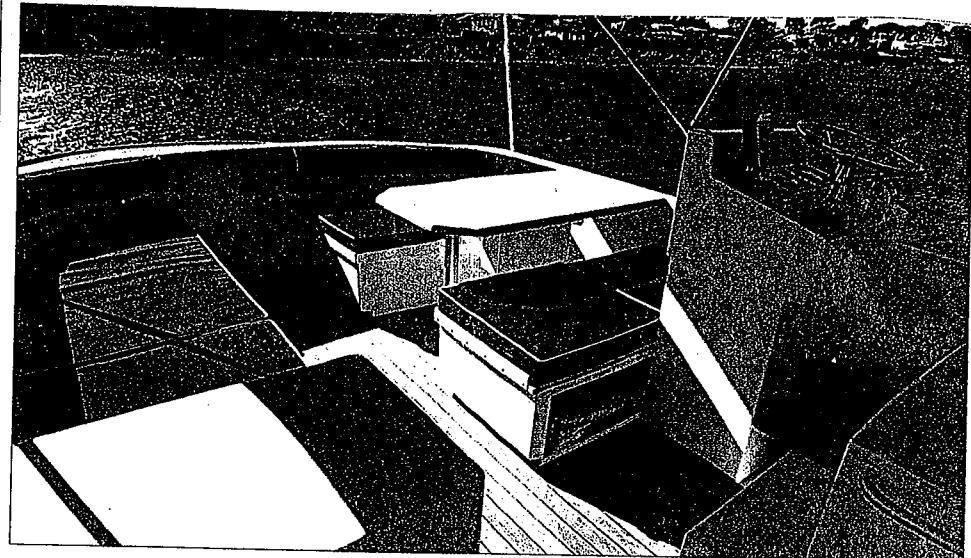


A une époque où beaucoup de chalutiers modernes adoptent une carène catamaran, il était étonnant que ce type de coque ne soit pas encore retenu pour les trawlers de plaisance. Car il s'agit bien dans le cas du Ligure de cette formule de bateau, que son concepteur, HB Nautic, résume d'ailleurs dans la formule : 100 % trawler, 100 % catamaran. Et sa silhouette avec timonerie inversée confirme encore cette vocation... Bien qu'il ait un nom très méditerranéen – celui de la jolie province italienne bordant le golfe de Gênes – le Ligure possède des horizons de croisière beaucoup plus vastes. Pour tout dire, il n'est pas sans rappeler les « long range cruisers », ces unités conçues pour de grandes navigations hauturières, et cela pour diverses raisons, entre autres sa solidité, sa motorisation, ses performances. Et son autonomie peut être très grande... Mais pour mieux comprendre son esprit, parlons d'abord de sa genèse...

Une conception collégiale et une construction Prometa...

Le maître d'ouvrage du projet Ligure s'appelle Hubert Bousquet qui, pour le réaliser, a fondé HB Nautic. Les premières études remontent à 1994. Avec quelques amis, passionnés comme lui de croisière motonautique et de navigation, et l'assistance de Prometa, il a défini le premier cahier des charges : offrir à de « jeunes » retraités un bateau d'esprit trawler,



Le fly est aménagé avec une dînette, une grande banquette, et, sur la droite, avec le poste de pilotage.

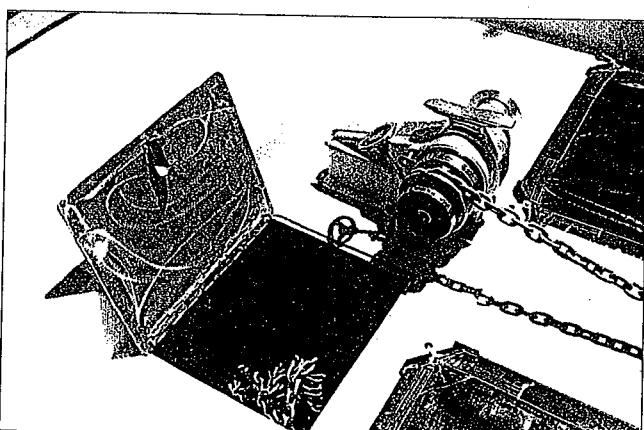
convivial tout en respectant l'intimité de tous, confortable à vivre au mouillage et en navigation, par conséquent stable pour cuisiner aisément, prendre un verre, se restaurer. Il devait être aussi bon marcheur et marin pour respecter un programme de croisière, facile à manœuvrer, de surcroît robuste et fiable avec un bon rayon d'action. La mise en équation de ces divers paramètres a évidemment conduit à une carène catamaran. Pour la motorisation on a fait appel à deux gros diesels « atmo » à régime semi-lent, et la construction a été confiée à Prometa... Rappelons un peu l'histoire de ce chantier d'abord basé à Tarare (région lyonnaise), à proximité de sa maison mère, Meta. Fondé en 1977 par François Févre, il avait pour vocation originelle de développer un procédé de fabrication original, le Strongall (R), imaginé par Joseph Fricaud de Meta et l'architecte

Michel Joubert. Il s'agit en fait d'une tôle d'alliage d'aluminium de forte épaisseur soudée bord à bord. Dans le cas du Ligure, elle va de 12 mm pour les fonds à 6 mm pour les superstructures.

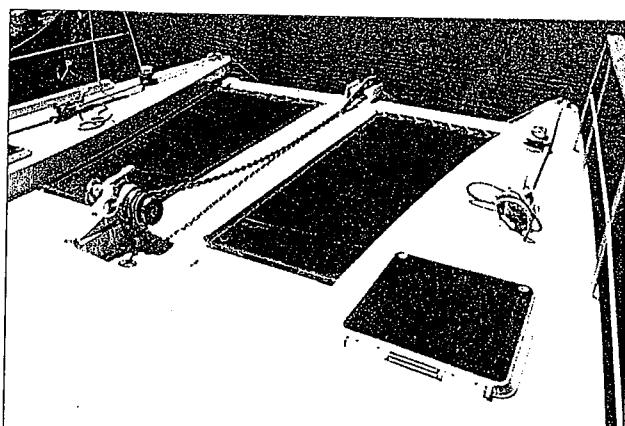
Une résistance exceptionnelle

Ce matériau offre une exceptionnelle robustesse sans trop pénaliser le poids et ne requiert qu'un entretien limité. Toutefois il convient de bien surveiller la protection anodique, de ne pas négliger la moindre fuite électrique et de placer des anodes pendantes dans les ports et marinas. Des bateaux en Strongall ont sillonné toutes les mers du globe jusqu'aux terres australes. Le catamaran *Banana Split*, de notre chanteur navigateur national, Antoine, vient lui aussi de chez Prometa. Et c'est une histoire de fleurs qui l'avait décidé à délaisser son monocoque

Voyage pour un multi. Un jour il était sorti en mer sur le catamaran d'un ami avec un vase de fleurs sur la table. Et au retour le vase était toujours debout... Depuis 1993, le chantier Prometa est installé à St-Raphaël, dans le Var. Sa première réalisation motonautique a été un cata (10 m) sur plan Joubert/Nivelt, destiné à la plongée. Avec deux 130 ch Perkins et trente-quatre plongeurs à bord, il marchait à 16 nœuds. Il y a aussi le Fish Cat 26, une coque (8 m) étudiée pour la pêche (voir MBM n° 88). Avec deux hors-bord de 90 ch Suzuki, nous l'avons chronométré à 26 nœuds. Enfin nous avons pu voir en cours de finition un cata (20 m) qui, avec la même motorisation que le Ligure, devrait marcher à 12 nœuds en charge, pour un programme de croisière transocéanique... Au niveau des aménagements, la formule catamaran offre beaucoup de place avec la possibilité



L'avant du Ligure 50 est équipé d'une volumineuse baïle à mouillage, d'un puissant guindeau électrique de 1 500 watts et, sur chaque étrave - coque catamaran oblige -, d'un cabestan électrique pour raidir les pendilles.



Un trawler à la fois convivial et stable.

de réduire au mieux la promiscuité à bord. Ainsi les volumes disponibles dans les coques peuvent être dévolus aux cabines, tandis que la nacelle centrale, offrant près de 25 mètres carrés, est consacrée au salon, au carré et à la vie commune.

25 mètres carrés pour le salon et la timonerie...

Après avoir descendu trois marches, en provenance du pont arrière, on découvre un espace très clair et lumineux, avec vue sur mer sur 360 degrés. Plusieurs glaces coulissantes assurent une efficace ventilation. À tribord, une spacieuse dînette en L peut accueillir une dizaine de convives. Et la cuisine située juste en face est prévue pour les satisfaire. Elle comporte un vaste plan de travail en Corian, une plaque de cuisson 4 feux, un évier double bac inox, un four gril multifonction, deux coffres congélateur et réfrigérateur de 110 litres chacun. Toute la partie inférieure de la cuisine est occupée par des tiroirs et placards fermés par des portes en teck, et l'arrière par des coffres. Le plancher ne risque rien car il est en mélamine imitation teck. À propos du Ligure, nous ne parlerons pas de recherches décoratives ou esthétiques. Ici tout est propre, soigné, avant tout fonctionnel.

Un cata avant tout fonctionnel

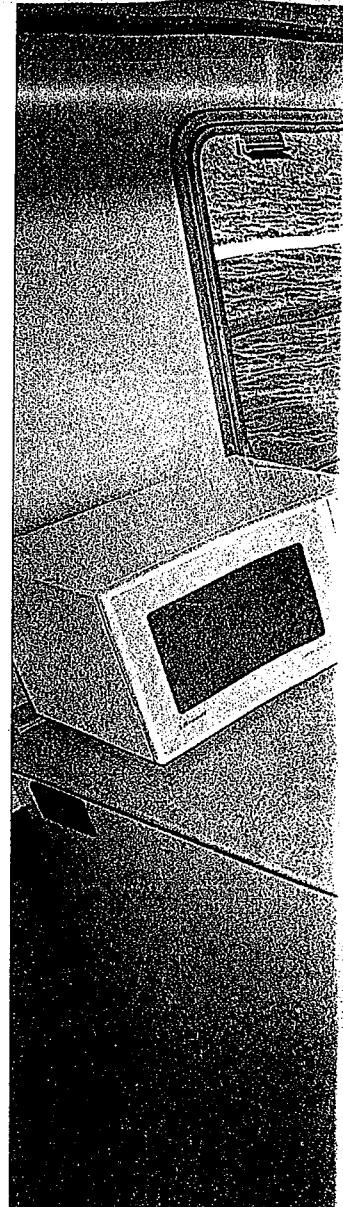
Partout on retrouve la vocation «tour du monde» du constructeur. A l'inventaire figure aussi une machine à laver. La réserve d'eau douce est de 400 litres mais le bateau est livré avec un dessalinisateur Sea Recovery délivrant 100 litres/heure. Il y a également l'air conditionné. Pour faire marcher tout ça, il faut de l'énergie : elle est fournie par un groupe Onan 6,5 kW tournant à 1 500 tr/mn avec grande discrédition. Dans le salon le niveau sonore passe de 50 à 55 dB(A). C'est presque inaudible !

En légère surélévation, la partie avant est réservée à la timonerie. Son pare-brise inversé n'est pas qu'esthétique. Il améliore la visibilité en offrant moins de prise à la pluie et aux embruns, et permet d'ouvrir le hublot central tout en conservant sa protection.



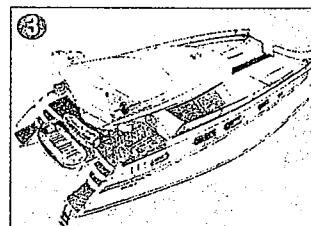
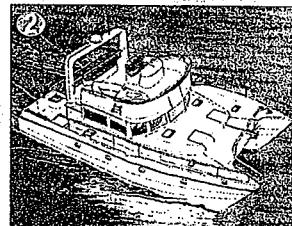
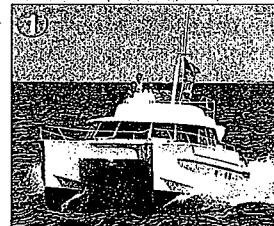
Ci-dessus : le petit cockpit situé à l'arrière est protégé par un hard top et le fly par un bimini.

Ci-dessous : le poste de pilotage central est doté d'un tableau de bord en teck et d'un coin navigation avec une table à carte.



Comparatif express

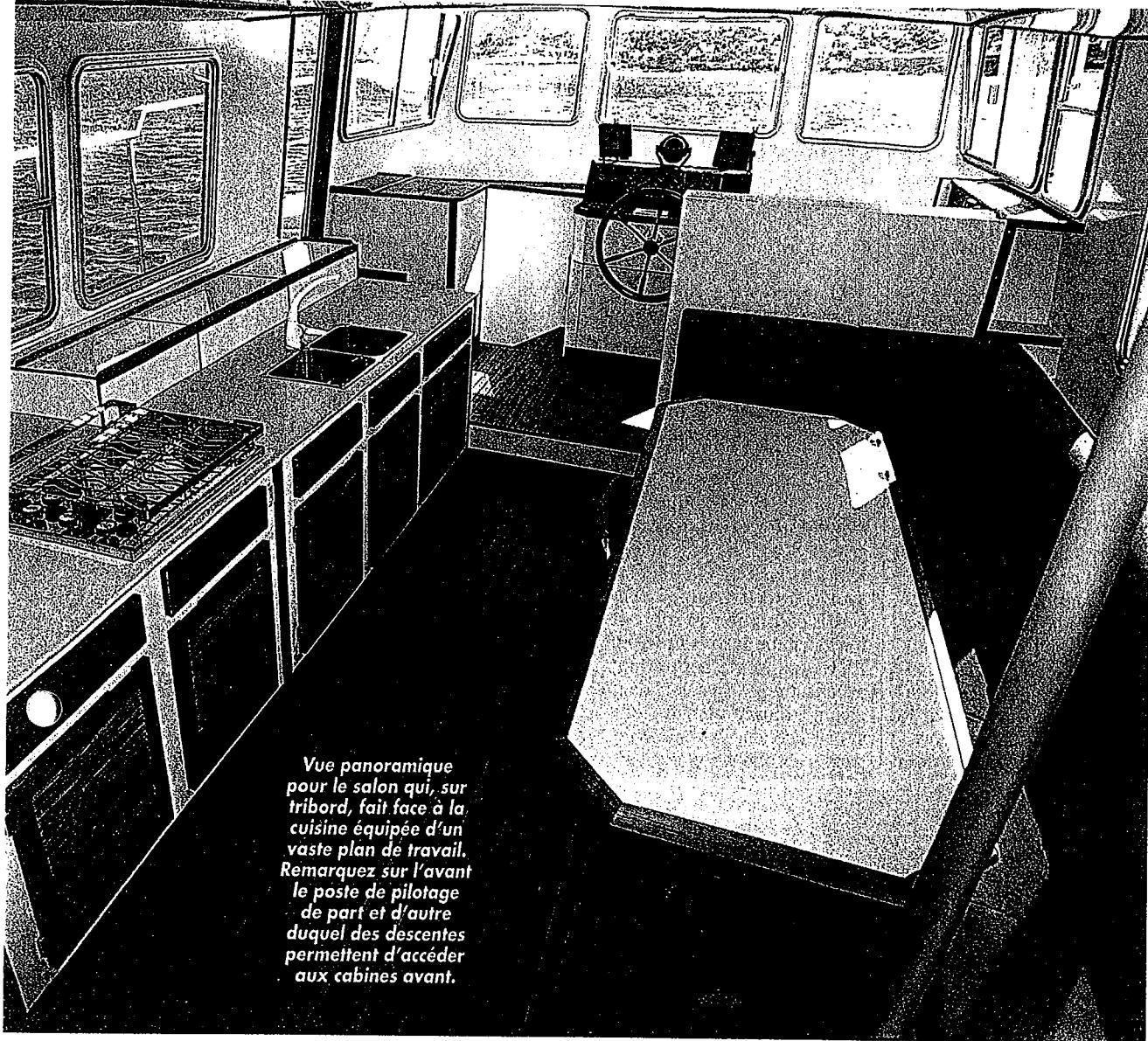
Question de largeur !



Année 1998... Brusque engouement de plusieurs chantiers français, spécialistes de la voile, pour le catamaran à moteur qu'ils traitent dans un esprit trawler... Entendez par là des bateaux confortables à vivre, dotés d'une motorisation raisonnable permettant d'atteindre des vitesses de 10 à 20 noeuds et s'accompagnant d'une grande autonomie. C'est le cas du Trawler Maryland 37 (1) et du Jeantot Transcat 445 (2). En revanche Catana n'utilise pas le mot trawler et propose son World Class 46 (3) avec des moteurs de 100 à 435 ch. Bien qu'étant incontestablement le plus long, le Ligure 50 est également le plus étroit. Le chantier explique ce choix en précisant qu'une « petite » largeur facilite l'obtention d'une place de port, les mises à terre et l'accès aux canaux.

Marques/Caractéristiques	Longueur (en m)	Largeur (en m)	Poids (en kg)	Mot. conseillée (en ch)	Type de carburant	Prix (en F) avec mot. conseillée
Trawler Maryland 37	11,15	5,10	nc	2 x 120	gasoil	1 730 000
Jeantot Transcat 445	13,50	6,58	nc	2 x 170	gasoil	nc
Catana World Class 46	14,00	6,50	14 000	2 x 100	gasoil	3 600 000

Les nombreuses baies vitrées coulissantes



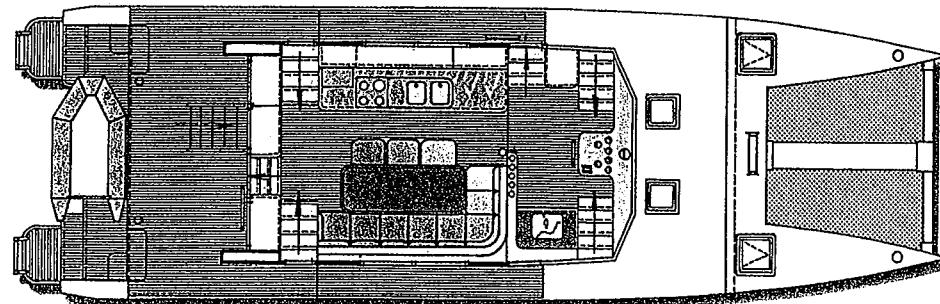
Vue panoramique pour le salon qui, sur tribord, fait face à la cuisine équipée d'un vaste plan de travail. Remarquez sur l'avant le poste de pilotage de part et d'autre duquel des descentes permettent d'accéder aux cabines avant.

La console de pilotage se trouve au centre, garnie d'un très beau tableau de bord en teck et d'une barre à roue inox cerclée d'acajou. Le siège du barreur, réglable et amovible, peut venir se placer à droite devant le coin naviguer qui est pour sa part doté d'une véritable table à carte.

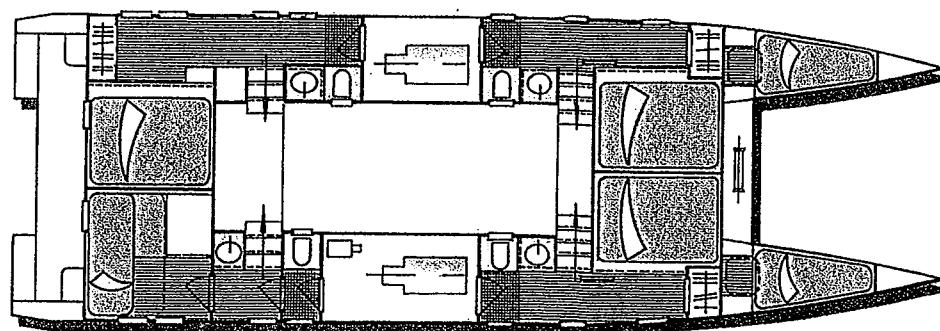
Quatre cabines et autant de salles d'eau...

Le bateau est livré avec un équipement électronique complet : pilote automatique Autohelm, loch, sondeur, GPS, lecteur de cartes et radar. On trouve en plus un coffre réfrigéré pour la réserve spéciale du capitaine. Enfin, une porte latérale coulissante ouvre directement sur le passavant bâbord...

Aux quatre coins de la partie centrale des escaliers conduisent aux cabines qui jouissent d'une totale indépendance. En fait, la partie centrale de chaque coque est occupée par une salle



Un espace de 25 mètres carrés comprenant le carré, la cuisine et la timonerie pour le pont principal (plan ci-dessus) et quatre cabines - deux dans chacune des coques - et autant de cabinets de toilette pour le pont inférieur du Ligure (plan ci-dessous).



assurent luminosité et aération au carré.

moteur, fort bien insonorisée et avec double accès. La cabine de propriétaire, située à l'arrière bâbord, offre un grand lit double (2,00 x 1,50 m) avec vue sur mer par un gros hublot ouvrant à travers le tableau. La salle d'eau attenante est bien équipée : lavabo, WC marins et douche. On trouve à l'avant deux cabines d'invités, symétriques et strictement identiques, avec couchette double (2,00 x 1,40 m) et salle d'eau semblable à celle du propriétaire. Un capot de pont renforce l'aération fournie par plusieurs hublots de coque. Pour ces trois cabines une petite critique s'impose. La fermeture est assurée par une porte coulissante en bas des escaliers et il n'existe aucune isolation entre l'espace couchette et les toilettes. Dommage ! L'agencement de la partie arrière droite est un peu différente des autres, en raison de la

salle moteur, agrandie pour accueillir le groupe électrogène. En bas de l'escalier, un cabinet de toilette et un lavabo sont prévus pour les invités de passage.

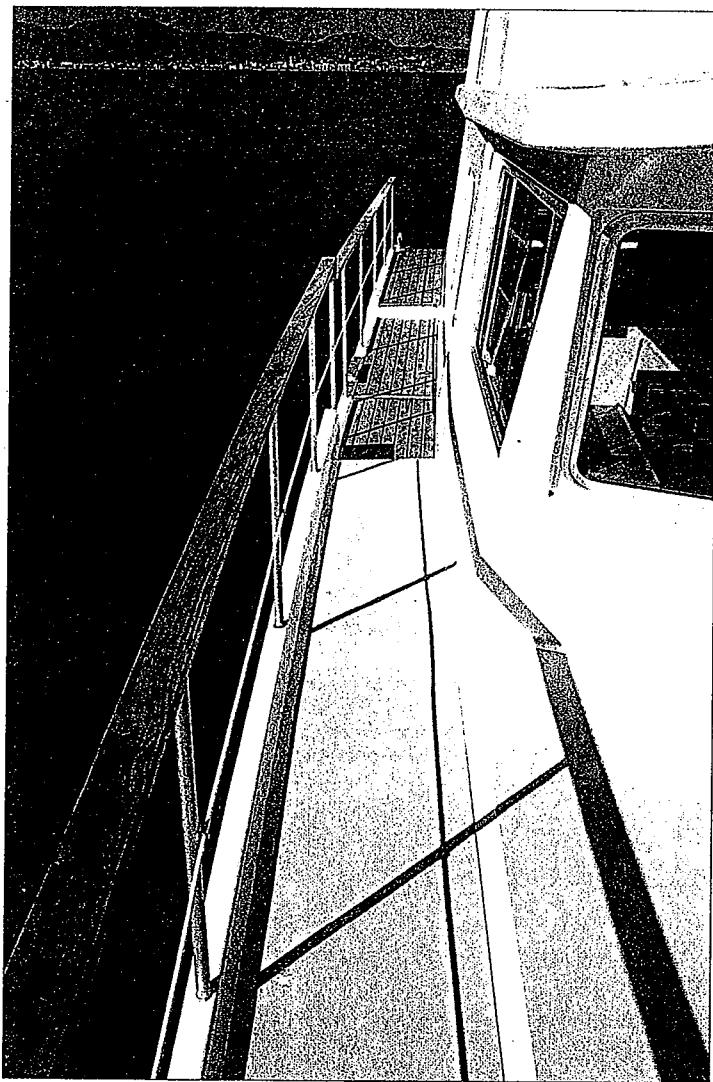
14 nœuds maxi et davantage si affinités...

Cette cabine, fermée, propose une couchette transversale simple, extensible en une double (1,96 x 1,35 m). Bien entendu, penderie, placards et tiroirs sont largement distribués pour le rangement des effets personnels. Partout la hauteur sous barrots avoisine les deux mètres. Là encore la décoration est sobre et fonctionnelle avec vaigrage en PVC expansé ne nécessitant aucun entretien. Signalons dans chaque toilette un astucieux système de ventilation forcée, par un petit hublot rectangulaire

ouvrant dans le tunnel entre les coques. Enfin, si la place s'avérait encore insuffisante, deux grandes soutes à l'avant des coques permettraient d'aménager des cabines supplémentaires pour équipiers....

De base, le Ligure est proposé avec une motorisation quasi professionnelle. Il s'agit en effet de deux Perkins de 6 litres de cylindrée. D'une grande simplicité technique ces moteurs à aspiration naturelle développent 130 ch et ils sont ici bridés à 2400 tr/mn au lieu de 2600 tr/mn. On sait que des versions plus poussées d'un tel bloc développent largement plus de 350 ch. C'est donc une mécanique choisie avant tout pour sa simplicité de maintenance et sa fiabilité. Lorsqu'au départ le chantier nous a annoncé 14 nœuds avec deux 130 ch sur un bateau de cette taille, nous avons souri. C'était compter sans la carène catamaran qui exploite beaucoup mieux la puissance disponible qu'un monocoque équivalent. Dans le cas d'un trawler classique, il lui faut des moteurs développant plus de 350 ch pour arriver à un résultat similaire. Sur le Ligure, les deux coques fines coupent la vague et passent rapidement en position semi-planante. Et l'air qui s'engouffre dans le tunnel stimule ce comportement. A vitesse élevée, il joue aussi un rôle d'amortisseur. Dans 20 nœuds de mistral, nous avons pu maintenir 14 nœuds sans problème. Soit dit en passant, c'est la vitesse de pointe mais aussi celle de croisière rapide, le moteur étant bridé à 2 400 tr/mn. A 2 100 tr/mn, le bateau marche à 11,2 nœuds, en laissant derrière lui un beau sillage net. C'est

l'allure idéale pour de longues traversées. La croisière très économique pourra se situer aux alentours de 1 800 tr/min, soit à environ 9 nœuds et 20 litres/heure de consommation totale. Le rayon d'action est alors supérieur à 400 milles. Précisons que le chantier adapte volontairement la capacité des réservoirs au programme de navigation. Ainsi en Méditerranée, où il est facile de ravitailler, elle est de 1 000 litres, plus 400 litres pour le groupe. Ce réservoir spécial peut recevoir du fioul domestique détaxé (production d'énergie) mais il peut également être raccordé aux moteurs pour augmenter l'autonomie. Dans ce cas, bien sûr, il faudra y mettre du gasoil. La plupart des plaisanciers refont

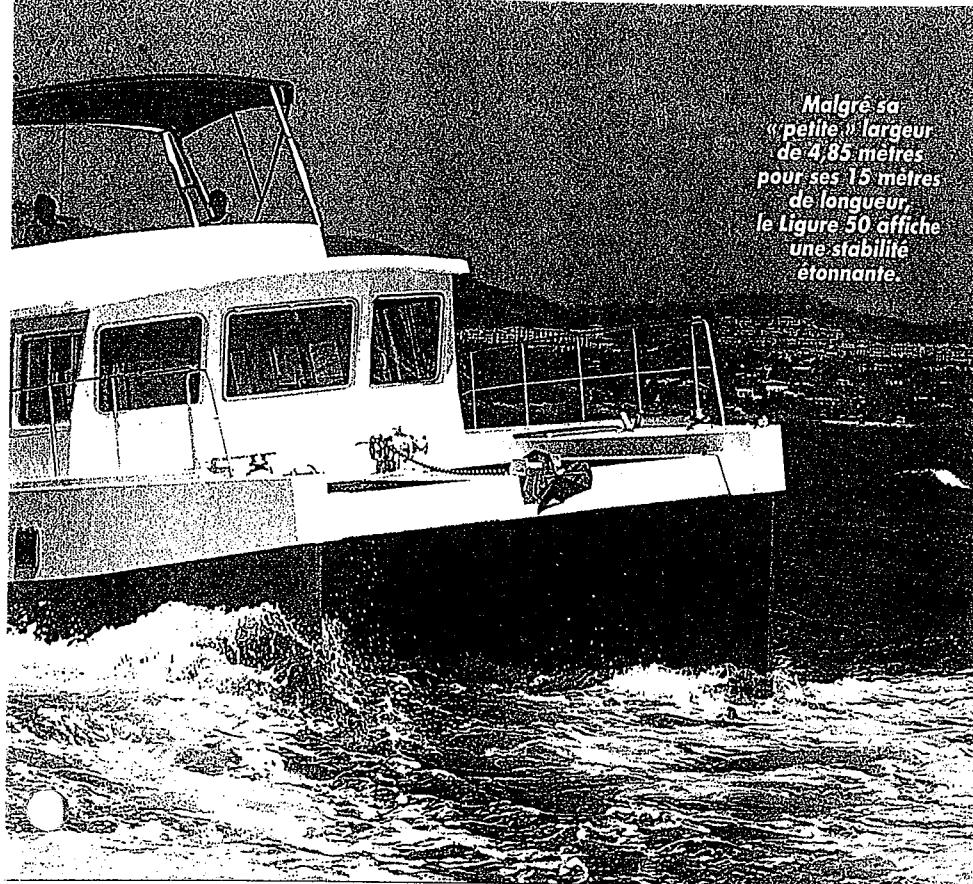


Les passavants, larges et bien protégés, permettent de se déplacer facilement et en toute sécurité à bord.

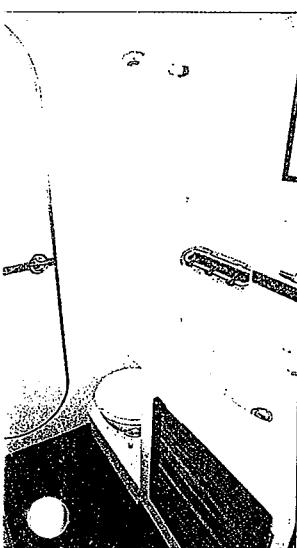


La cabine de propriétaire, sur l'arrière, dispose d'un grand lit double.

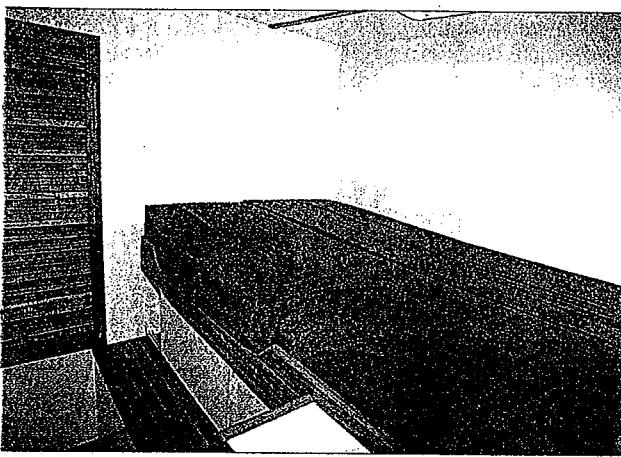
Avec deux moteurs de seulement 130 ch,



*Malgré sa
petite largeur
de 4,85 mètres
pour ses 15 mètres
de longueur,
le Ligure 50 affiche
une stabilité
étonnante.*



Chaque cabine possède son propre cabinet de toilette.



À l'avant, les cabines d'invités possèdent lit double, penderie et tiroirs.

le plein régulièrement. C'est bien, mais ils naviguent le plus souvent avec une charge excessive et inutile. En adaptant la capacité à la navigation on aboutit à une solution logique.

Un flybridge très convivial

Cela étant le Ligure possède toute la place pour recevoir des réservoirs beaucoup plus gros, jusqu'à 3 000 litres, voire davantage encore... Le flybridge est également un endroit très convivial avec une large banquette et une dînette convertible en un bain de soleil. Bien qu'assez reculé, le poste de pilotage dispose d'une bonne visibilité. La barre est un peu haute et la banquette double

mérirait un dossier. Dans les versions ultérieures elle sera remplacée par un fauteuil. D'origine le bateau manœuvre bien, grâce à l'écartement important entre les hélices. Cela n'a pas empêché le chantier d'ajouter deux propulseurs d'étrave pour faciliter encore les choses. Nous avons également noté deux belles manettes gaz/inverseur Kobelt d'une remarquable douceur et la direction hydraulique d'une bonne précision. Bien entendu, nous attendions l'épreuve du virage à grande vitesse, pas toujours évident avec un catamaran. Le Ligure s'en est très bien sorti ! La rentrée sur St-Raphaël s'est effectuée sur une mer agitée par un fort vent d'est, en compagnie d'un monocoque de 37 pieds. Ce dernier, certes plus petit, roulait généralement tandis que notre catamaran poursuivait tranquillement sa route, l'équipage confortablement installé sur le flybridge... Le comportement marin du Ligure et les possibilités de sa carène nous ont fait regretter une puissance supérieure. Le chantier en est conscient. Voilà pourquoi il propose des moteurs jusqu'à 210 ch. Ainsi la vingtaine de noeuds pourra être dépassée, sans pour autant renoncer à toute une plage de vitesses inférieures, à choisir en fonction de son programme et des conditions de navigation... □

ce cata de 16 tonnes atteint 14 n