



Meta Long Range 17

En route pour



Puissance du passage dans la mer, esthétique un peu austère, le *Philippa* respire la robustesse et l'efficacité. À son bord, toutes les aventures sont pratiquement envisageables.

l'Acadie

Philippa est un trawler, un vrai, conçu pour le long cours. Dessiné par Joubert-Nivelt et construit en aluminium épais par META, il a été aménagé par le chantier Hervé. Son propriétaire, Philippe Cheval, passionné d'aventures maritimes, lui réserve un programme ambitieux : la traversée intérieure des États-Unis au départ de l'Acadie. Texte et photos Jean-Yves Ronzier



Passionné de voile, Philippe Cheval a beaucoup navigué en croisière et le plus souvent en équipage réduit. Depuis des années, il nourrit un projet de grande envergure : refaire la route des premiers Acadiens, «The Great Circle Road» pour les Américains, qui part du Saint-Laurent au Canada pour rejoindre la Nouvelle-Orléans en passant par les Grands Lacs, l'Illinois et le Mississippi. Ensuite, pour remonter à partir du golfe du Mexique jusqu'à Boston, il faut longer la côte est des États-Unis en contournant les Keys, en bas de la Floride. Pour mener à bien cette croisière au long cours, il a paru judicieux à Philippe Cheval de choisir un bateau à moteur facile d'utilisation afin d'assurer la fiabilité d'un programme plutôt ambitieux à organiser pour un particulier, même expérimenté.

Un trawler conçu pour l'aventure

Il ne restait plus qu'à trouver le navire idéal : facile, baroudeur, robuste, rustique et, bien sûr, économe pour avoir une réelle capacité transatlantique. Rencontré au salon de Cannes, Michel Joubert fut l'interlocuteur idéal pour apporter des solutions concrètes aux questions que se posait Philippe Cheval. Il lui conseilla *Philippa*, un trawler de 17 mètres de longueur de coque pour une largeur de 4,80 mètres et un déplacement maximum de 33 tonnes en conditions «voyage», c'est-à-dire avec des pleins de 8 800 litres de fuel et 1 600 litres d'eau.

Réputé pour la qualité de sa chaudronnerie et la robustesse de ses unités, META, installé à Tarare près de Lyon, a été chargé de réaliser la coque et les superstructures du bateau en aluminium épais. Ce procédé dit «Strongall», très simple, utilise des épaisseurs de tôles importantes pour limiter au maximum les structures intérieures comme les lisses ou les varanques. Ainsi, les œuvres vives de ce trawler sont en 15 mm, les œuvres mortes en 12 mm, le pont en 10 mm et les superstructures en 8 mm. Une fois tôle et muni de ses deux blocs moteur, le bateau a rejoint La Rochelle pour être ►



Meta Long Range 17

► aménagé et équipé par le chantier Fernand Hervé.

Dans sa conception générale, *Philippa* a une simplicité de bon aloi. Sous l'eau, la carène est puissante avec une étrave haute et bien défendue. Les deux hélices et les safrans sont bien protégés à l'échouage et en mer par de robustes ailerons. Pour manœuvrer facilement en équipage réduit les quelque trente tonnes de déplacement, le bateau est équipé de deux propulseurs d'étrave : un à l'avant et un autre à l'arrière. Sur le pont, la disposition est très classique. Très bien protégé par des hiloires conséquentes, le cockpit accède directement à la plate-forme arrière par une porte intégrée dans le tableau arrière, et les passavants permettent de circuler vers l'avant en toute sécurité.

Au dessus, l'immense fly-bridge offre sur l'avant un magnifique poste de pilotage protégé par un pare-brise inversé et équipé de deux sièges pilotes très confortables. Tout l'arrière est réservé à l'annexe qui est mise ou sortie de l'eau grâce à un mâtereau pivotant. Le winch manuel actuellement en place paraît néanmoins un peu faible pour effectuer cette manœuvre en toute sérénité.



Conception sur mesure
Qualité de la réalisation
Robustesse du bateau en adéquation avec le programme



Décoration intérieure sans recherche
Silhouette aux formes anguleuses

Comportement

★★★★★

Confort à bord

★★★★★

Performances

★★★★★

Finition

★★★★★

Manœuvrabilité

★★★★★

★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel

Un intérieur ouvert et spacieux

À l'intérieur, les souhaits de Philippe Cheval sont visibles. Le but étant de naviguer avec quelques copains, l'espace est donc distribué de manière généreuse. De plain-pied avec le cockpit, on entre dans un espace ouvert jusqu'au poste de pilotage. Il est séparé en trois volumes successifs et complémentaires : un salon de navigation avec la table à cartes, un bloc cuisine faisant face à la table du carré et, enfin, le poste de pilotage avec siège pilote, électronique et vue sur 180 degrés. En dessous, on trouve la cabine propriétaire avec sa salle d'eau, une cabine en coursive avec deux couchettes superposées et une cabine invités avec cabinet de toilette. Pour les aménagements, le chantier Hervé a choisi trois essences de bois qui se complètent harmonieusement : le Moabi assez rouge, le wengé plus sombre, et le frêne plus lumineux et laqué blanc lorsqu'il est utilisé comme vaigrage des plafonds. Pour l'équipement ménager, rien ne manque : ►



Deux robustes ailerons protègent efficacement les safrans et les hélices du bateau à l'échouage et en navigation lors de la rencontre d'objets flottants non identifiés.

L'excellence du métal

Parfaitement chaudronnés, les bateaux réalisés par META résistent bien et de manière durable.

Le chantier META est installé à Tarare, près de Lyon. Il s'est fait connaître avec le *Joshua* de Bernard Moitessier, dans les années 60. Joseph Fricaud, le fils du fondateur du chantier, suit faire prospérer l'affaire en passant, après le *Damien* de Jérôme Poncet, de l'acier à l'aluminium avec son célèbre procédé «Strongall». L'utilisation de tôles épaisses limite les structures intérieures et les temps de main-d'œuvre, et elle garantit une excellente robustesse au bateau. Au fil du temps, le procédé a séduit de nombreux navigateurs exigeants comme Pierre Legris pour son *Sainte-Anne VII*, Michel Joubert pour *Marguerite*, José Bové pour un croiseur de 9 m ou le chanteur Antoine pour son cata d'expédition. En 2005, Joseph Fricaud, désireux de se retirer, a vendu son entreprise à Patrice Passage. Entré chez META en 1984 à 17 ans, Patrice est devenu chef d'atelier en 1997. Il connaît tout du travail du métal et de l'entreprise, et il continue aujourd'hui l'activité avec cinq employés. Comme ses prédécesseurs, il ne fabrique que la partie tôlerie des bateaux et assure l'installation des blocs moteurs avec les spécificités META comme les arbres à bains d'huile sur roulements à billes. Aménagement et équipements sont réalisés par le client ou par d'autres prestataires. Avec ses cinq employés, il arrive à produire entre trois et dix bateaux par an selon la taille commandée. En 2008, il doit sortir trois unités de 15 m, trois d'une dizaine de mètres et commencer à travailler sur un 12 m.
● META route de Lyon 69 170 Tarare (04 74 63 13 58) ● Contact www.meta-chantier-naval.fr et meta.chantier@wanadoo.fr

Toute la partie métallique du bateau - coque, pont et superstructures - a été réalisée en aluminium, chez META. Entre les œuvres vives et les superstructures, les épaisseurs de tôles varient de 15 mm à 8 mm.

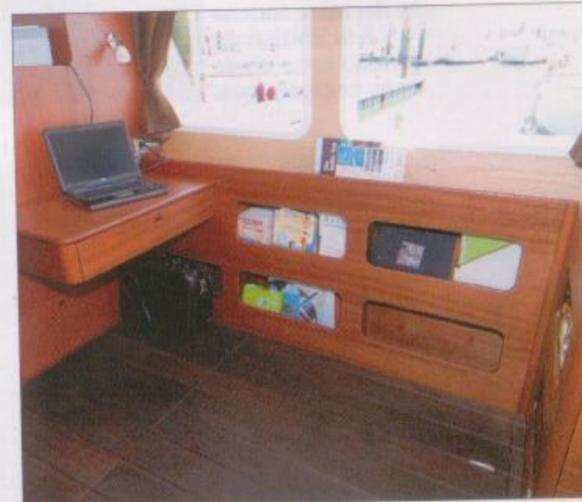




À bord, on trouve tout le confort moderne pour des croisières au long cours : lave-linge, lave-vaisselle, four électrique ou micro-ondes, plaques à induction.



Vaste et claire, la salle des machines permet des interventions faciles sur les deux Nanni 165 ch et sur le groupe électrogène Northern Lights. Bien isolée, elle génère un niveau sonore très acceptable dans le carré.



Placée à tribord du salon de navigation arrière, la table à cartes complète celle de la timonerie et accueille un ordinateur portable.

Au fait...

Quid du Strongall ?

Tout simple, ce procédé consiste à utiliser des tôles d'aluminium longues et épaisses, de 20 à 8 mm suivant les zones, afin d'éliminer la plus grande partie des structures intérieures, lisses ou varangues. D'une très bonne qualité de soudure grâce à l'épaisseur du métal, les coques fabriquées selon ce procédé sont rigides, fiables, peu sensibles à la corrosion et très résistantes aux chocs. Elles le sont beaucoup plus que celles des bateaux en tôles d'aluminium fines et presque autant que celles en acier. Le Strongall a quelques limites : il produit des bateaux un peu lourds, surtout s'ils sont petits, et comme le contreplaqué, il ne s'adapte pas aux coques en forme. Mais un bateau à bouchain peut être beau, et beaucoup de voyageurs ont choisi le Strongall.



Entièrement tôle, peinture d'apprêt terminée, *Philippa* va maintenant être aménagé, équipé, peint et fini par le chantier Fernand Hervé à La Rochelle.



Meta Long Range 17



Sous le fly, les passavants permettent d'aller en toute sécurité du cockpit au poste de barre intérieure, protégé par deux portes étanches.



Alain Balzeau, directeur du chantier Hervé, apporte une dernière touche à la finition du bateau avec un de ses compagnons.

Le chantier Hervé

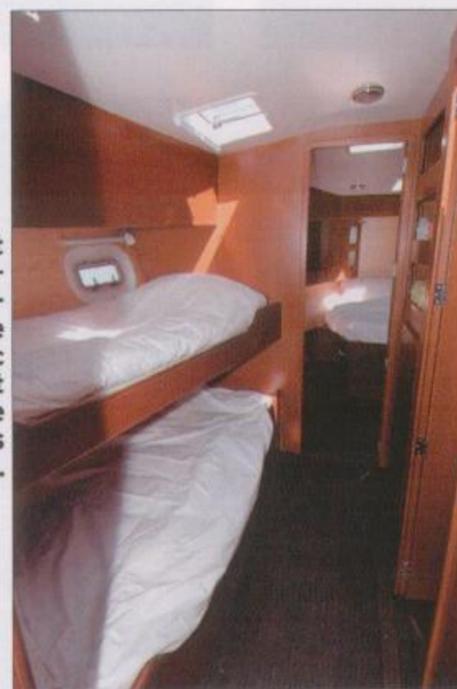
Passionné, Alain Balzeau sait fédérer tous les corps de métier pour faire aboutir un projet.

Créé par Fernand Hervé à La Rochelle au début des années cinquante, le chantier s'est d'abord fait connaître en construisant des voiliers de course pour les jauges RORC puis IOR. À la disparition de Fernand, c'est Pierrot Louis, le contremaître du chantier, qui a repris l'activité. Il l'a orientée davantage vers la fabrication de pièces mères pour les chantiers de production et l'aménagement de bateaux sur mesure. Aujourd'hui, c'est Alain Balzeau, son gendre, qui a repris le flambeau. Avec cinq ou six compagnons, il continue dans la même lignée avec toujours le même souci de perfection. Pour les bateaux à l'unité, aménagement ou construction totale, il sait choisir les bonnes compétences au sein de la filière nautique rochelaise. Ainsi, sur *Philippa*, Robert Guay a installé la mécanique, Nautic Elec, l'électricité, et Pascal Dupouille, l'électronique. La peinture a été réalisée par Philippe Toreau, les pièces inox par AMB et les vitrages de la timonerie ainsi que les plexi du fly-bridge par Lumitube. Petite structure, le chantier Hervé travaille sur peu d'unités à la fois. Il réalise actuellement, pour un client privé, la préforme d'un moule de pont de catamaran de série et un catamaran trawler en contreplaqué de 18 mètres sur plans Marc Lombard.

● Chantier naval Hervé 17 000 La Rochelle (tél. 05 46 41 32 36).



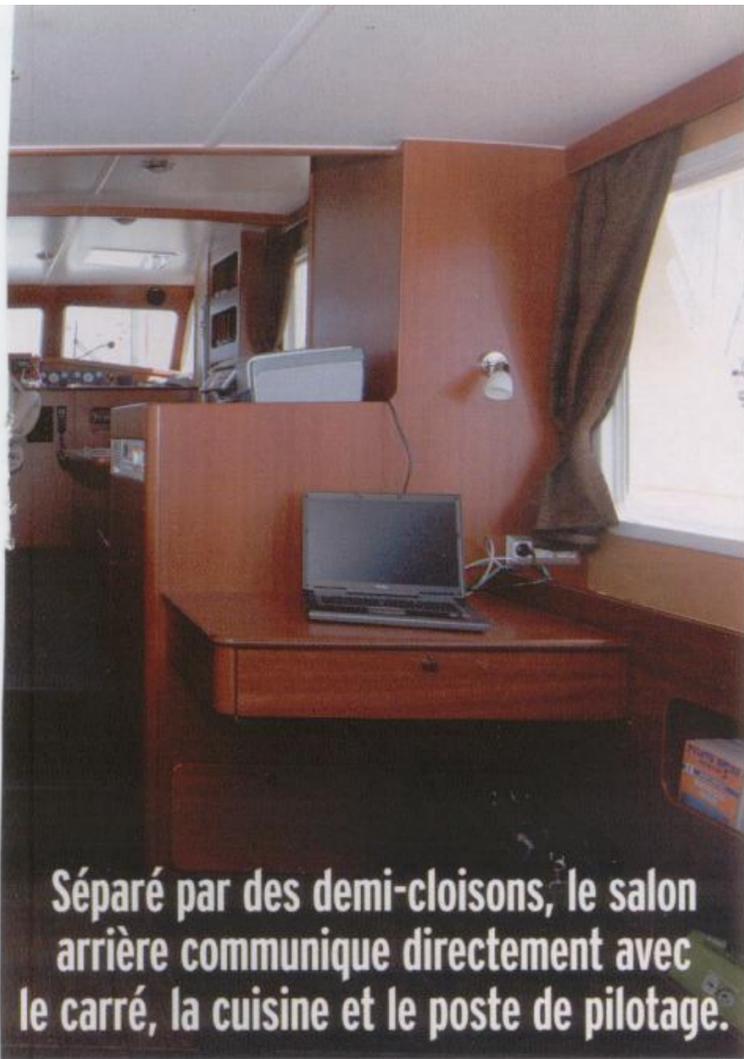
Complices et complémentaires depuis des années, le duo Michel Joubert (à droite sur la photo) et Alain Balzeau (à gauche) fonctionne à la confiance.



La coursive avant abrite deux couchettes superposées. La cabine propriétaire avec sa salle d'eau est à tribord et celle des invités dans la pointe avant.

Sur le fly-bridge, deux fauteuils pilotes très confortables permettent de profiter de la vue sur mer.



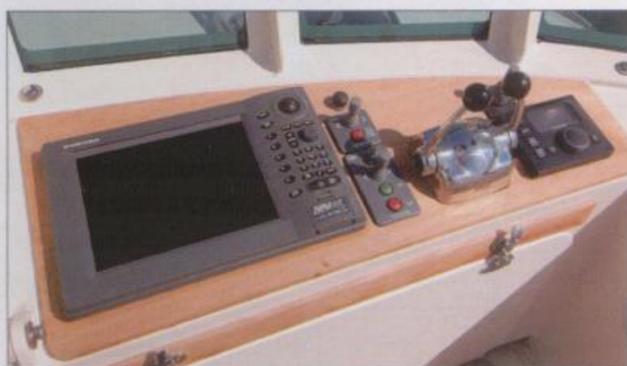


Séparé par des demi-cloisons, le salon arrière communique directement avec le carré, la cuisine et le poste de pilotage.

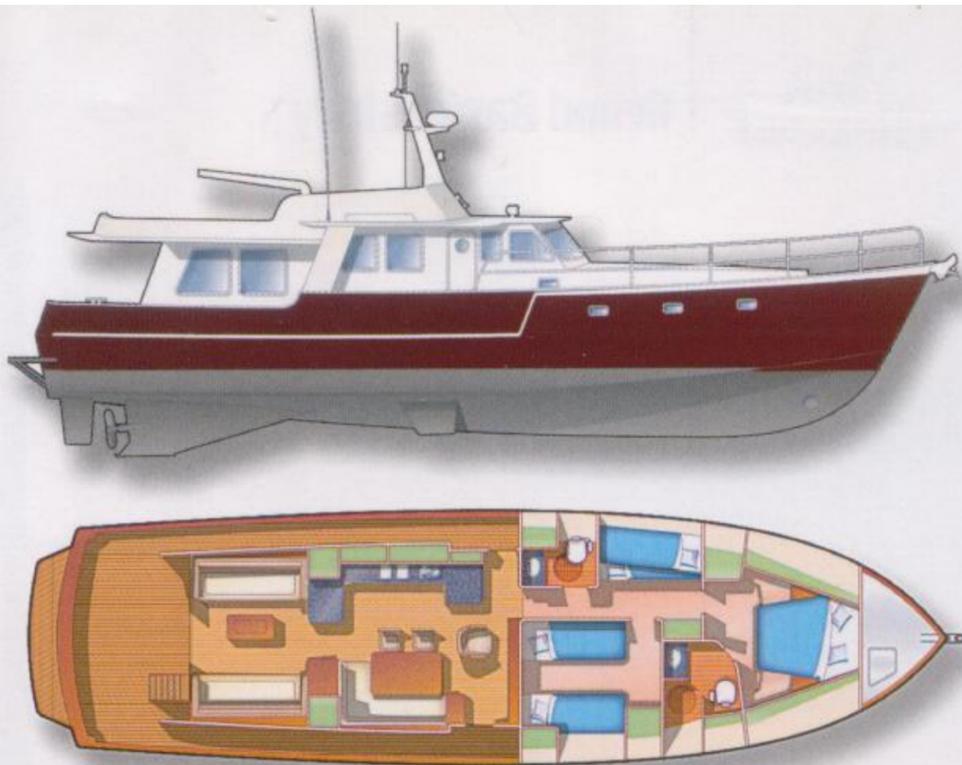


Vaste et bien équipée, la cuisine occupe une position stratégique, qui lui permet de desservir indifféremment le carré, le poste de pilotage ou le salon arrière.

Facilement accessible de l'intérieur comme de l'extérieur, le poste de pilotage est équipé de toutes les aides à la navigation nécessaires.



Répétiteurs d'instruments et doubles de commandes moteur permettent de tout contrôler depuis le fly-bridge.



LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur hors tout 17,88 m ● Largeur 4,80 m ● Tirant d'eau 1,40 m ● Déplacement 23,5 t ● Déplacement en charge 33 t ● Matériau aluminium (alliage 5086) ● Puiss. maximale 2 x 165 ch ● Carburant 8 800 l ● Eau 1 600 l ● Cabines 2 Couchettes 6 ● Catégorie CE A ● Moteur Nanni base MAN ● Modèle T4 165 ZF ● Type Diesel atmosphérique lent ● Transmission ligne d'arbre ● Puissance 165 ch ● Cylindres 6 en ligne ● Cylindrée 6,87 l ● Régime maxi. 2 700 tr/mn ● Poids 1,3 t ● Prix sur devis (environ un million d'euros hors taxe).

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 165 ch Nanni diesel (base MAN)

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Autonomie (en milles)
1 600	6,5	14	4 000
1 800	7,5	18	3 400
2 000	8,5	22	3 000
2 700	11,5	-	-

Conditions de l'essai : petit clapot, plein eau et carburant 1/3. Régime de croisière : 2 000 tr/mn, soit 8,5 nœuds.

plaque à induction, four électrique, four à micro-ondes, lave-linge, lave-vaisselle, frigidaire et congélateur. Idem côté navigation avec lecteur de cartes, GPS, radar, sondeur, commandes pilote et répéteurs sur le fly-bridge. De sa cabine, le commandant dispose d'une connexion avec son ordinateur portable pour suivre et contrôler la bonne marche du navire. La salle des machines, située sous le salon de navigation, reflète également le souci de perfection du propriétaire. Bien éclairée et spacieuse, elle abrite les deux blocs Nanni atmosphériques sur base Man de 165 chevaux chacun ainsi qu'un groupe électrogène Northern Lights de 7 Kw et un chauffage à air pulsé de 8 000 watts Heberspachen. Par la suite, un dessalinisateur viendra certainement compléter l'équipement du bateau. En mer, *Philippa* fait sentir son déplacement et sa stabilité. À 12 nœuds pour ses premiers essais, il n'est pas loin de sa vitesse limite et passe la petite houle des pertuis

en puissance. En croisière, il est conçu pour naviguer entre 7 et 8,5 nœuds. Les deux moteurs calés sur 1 800 tours lui donnent 7,5 nœuds de vitesse, avec une consommation horaire de 18 litres et 3 400 milles d'autonomie. À 8,5 nœuds, l'autonomie est encore de 3 000 milles, chiffres vérifiés in situ par le propriétaire.

Bien aménagé pour le long cours

Pour Michel Joubert, son architecte, *Philippa* atteint sans problème une autonomie supérieure à 4 000 milles en naviguant entre 6,5 et 7 nœuds. Il peut donc traverser tranquillement l'Atlantique pour rejoindre le Saint-Laurent. Mais avant de partir pour suivre la route des Acadiens, Philippe Cheval va d'abord aller parcourir la mer du Nord, la Baltique ou les côtes norvégiennes pour vraiment tester et connaître son bateau. C'est un perfectionniste qui aime autant préparer son aventure que la vivre. Bonne route ! ■