



CATANA 59'

LUXE ET VOLUPTÉ, 18 mètres d'invitation au voyage

Le chantier à l'effigie du sabre Samourai fêtera bientôt ses 30 ans ! Durant cette période, il a imposé durablement son empreinte sur le développement mondial des multicoques de voyage. L'apparition du 59' constitue un virage technologique et conceptuel ; découvrons-le ensemble.

Texte et photos : Philippe Echelle



CATANA, SINCE 1984

Lorsque Jean-Pierre Prades et Thierry Goyard créent la marque au double tranchant en 1984, ils choisissent un architecte australien inconnu en Europe, spécialiste des catamarans de croisière rapide et des trimarans de course : Lock Crowther. Prématurément disparu en 1993 (victime d'un accident cardiaque à bord d'une de ses productions de 48' DEGUELLO), le pionnier de l'hémisphère sud a profondément orienté la philosophie du constructeur varois qui deviendra, 20 ans plus tard, un des leaders mondiaux après son installation à Canet-en-Roussillon. Le premier modèle de cette longue saga sera le 40'. Il possédait dans son ADN toutes les caractéristiques fondatrices de l'expérience Crowther : nacelles ramassées, étraves tulipées, sections avant bulbées, particularités emblématiques qui influenceront largement le futur designer des Catana modernes, Christophe Barreau. Le virus du grand voyage semble indissociable des productions de Cogolin et de Canet, le jeune architecte monte au Spitzberg avec le C40' DIABOLO avant de fréquenter la Patagonie avec son one off 45' (toujours un Catana !). Le flambeau sera repris par Bruno Nicoletti, BRUMAS PATAGONIAS I et II – un 44 et un 471 –, avec lesquels il effectuera, en solo puis en double avec son frère, 2 tours du monde sans escale par les latitudes sud ! En marge des sillages de ces

multicoques de l'extrême, des centaines d'équipages familiaux accompliront transats et circumnavigations à bord de ces catas agiles. L'usine de Canet est investie en 1998, elle permettra la fabrication d'exemplaires de tailles exceptionnelles pour l'époque : 58', 65' et jusqu'à 92' pour l'incroyable et unique ORION. En 2000, Yves Gallot Lavallée rachète la marque à ses fondateurs (il a couru le Rhum 1982 sur le Newick Creative GIGI avant de faire fortune dans l'informatique) ; il la quittera dans une situation difficile en 2003, date à laquelle Olivier Poncin reprend la barre. La gamme évolue : le 52' disparaît assez vite, l'inoxidable 47' poursuit sa route, le 50' connaît un vrai succès commercial, mais la construction par stratification au contact n'est plus compatible avec les exigences d'un outil industriel de ce niveau. La sortie du 65' n'éluera pas la nécessité de remplacer le vieillissant 580. Une nouvelle vision s'impose.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE TECHNIQUE

A partir de 2007, plusieurs décisions stratégiques sont prises : rapatriement en interne de l'ébénisterie et de la menuiserie avec passage au numérique, qui autorise des assemblages d'une précision impensable auparavant, adoption de la technique de l'infusion sur l'ensemble de la gamme et généralisation des cloisons

sandwich mousse-carbone. La fibre noire est également utilisée en renfort sur les zones de contraintes, sur certaines parties des roofs ainsi que pour les biminis rigides. Cette mutation est une réussite. Elle redonnera vie au magnifique 50' Evolution 2, au 55' (plus de 3 tonnes seront gagnées sur ces plateformes), au 42' réalisé dans l'usine de La Rochelle, et préparera l'arrivée du 59' qui constitue un tournant conceptuel.

LE 59' OU LA CONDUITE DU CHANGEMENT

Autre arbitrage radical, le pilotage projet de ce modèle de rupture est confié au bureau d'études interne, assisté d'architectes consultants spécialistes dans leurs domaines. Christophe Barreau a été le designer maison pendant 20 ans, mais les collaborations exclusives ne sont pas éternelles, ce qui ne signifie nullement que les 42, 47 et 50 soient abandonnés. Olivier Poncin construit et vend des bateaux depuis plus de 25 ans (Dufour, Nautitech, Kirié, Dynamique...). Il préside à la destinée de Catana depuis 8 ans, s'est imprégné de la culture interne, connaît les clients de la marque et a pris le pouls des tendances du marché. Créatif et développeur, il veut réformer la signature et sait qu'il dispose des structures adaptées à cette transition ainsi que des ressources humaines capables d'accompagner cette mutation. Catana est maintenant

bien enraciné dans le Roussillon (15 ans), l'unité de production très ambitieuse pour l'époque, la notoriété et la dynamique de la marque ont permis de fixer compétences et esprit d'innovation. Ainsi, Pascal Pouplier (ex-projet manager du Power Legend 44' et du 92' ORION) a pris en charge la fabrication à seulement 32 ans ! Le bureau d'études, dirigé par Olivier Vidal, co-produit la conception des Catana depuis longtemps ; l'envie de ce challenge ambitieux était dans toutes les têtes!

UN DESIGN D'AVANT-GARDE

Avec le retour en grâce des bouchains sur les 60' Imoca et certains Wally, les lignes nerveuses prennent le pas sur les courbes bioniques des générations précédentes, elles influencent à nouveau la création en multicoque. Le Catana 59' illustre cette tendance et affirme des lignes audacieuses. La silhouette à forte personnalité du bateau passe par un bouge de pont à peine perceptible qui met en valeur des étraves légèrement inversées. Le franc-bord considérable passe bien à l'œil, une nervure médiane casse l'aplomb et souligne le panneau plexi longitudinal, puits de lumière de la coque dans lequel s'inscrivent les hublots. Les passavants ne comportent aucune ouverture, améliorant ainsi l'intimité des cabines, la sécurité des manœuvres et... l'étanchéité sous les grains tropicaux !



1 : Lancé à pleine vitesse lors de notre essai, le 59 a montré un confort en navigation exceptionnel.

2 : La mode architecturale n'est plus aux courbes, mais aux designs taillés à la serpe ! Le 59' illustre cette tendance et affirme des lignes audacieuses.

3 : Un bateau taillé pour la haute mer et les longs voyages...

4 : Etraves inversées, franc-bord important, dérives courbes, design anguleux : pas de doute, le Catana 59 impressionne !

5 : Le poste de barre est bien protégé par la hauteur des francs-bords et de la nacelle. Même par mer agitée, on reste au sec !



structure monobloc très résistante.

UN STYLE INTÉRIEUR CONTEMPORAIN

Hervé Couedel (diplômé de la prestigieuse école parisienne Boule) et Pierre Hugon (ébéniste) collaborent depuis des années sur des unités d'exception de chez CNB (entre autres) : BORDEAUX 60', ZURBAGAN G. Vaton 2006, SIMERON T. Castro (design awards 2004), ONLY NOW G. Frers (design awards 2002)... Ils ont également réalisé la refonte totale des aménagements de FRIDAY STAR. Leur créativité ne se limite pas au yachting, puisque les compères investissent également la décoration de demeures de charme et dessinent une gamme de mobilier. L'atmosphère du 59' reflète cette maturité, elle n'est cependant pas dépourvue d'audace. Les designers revisitent sans retenue la conception classique des aménagements de catas et modèlent selon leur profession de foi "des espaces de vie au service de l'homme" ; "les sensations engendrées par les formes" ont pour objectif de "procurer bien-être et paix aux utilisateurs". Ces valeurs Feng Shui se traduisent concrètement dans un style général sobre, mais volontaire et original, qui fait la part belle à la profondeur de champ, à la fonctionnalité méticuleuse des volumes dédiés au confort individuel (cabinet de toilette, couchage) ainsi qu'à l'organisation de la convivialité (tables multi-positions, salle à manger-salon transformable...).

La justification de cette géométrie est la volonté d'obtenir une nacelle élevée qui soustrait la plate-forme aux impacts des vagues et dégage largement le tunnel central. Le bénéfice secondaire sera un pont sec et des postes de pilotage hors de portée des embruns. Le design du roof, après avoir fait l'objet de nombreuses épures et propositions des architectes consultants, a été tranché en interne et semble être une réussite. Il contribue à la perception du sentiment de puissance tranquille qui émane du bateau. Les appendices courbes à profil constant ne sont pas des foils ; ils génèrent un peu de poussée verticale (environ 500 kg à 15 nœuds) et présentent surtout l'avantage de mieux se loger dans les galbes de coques que des dérives droites.

UNE FABRICATION SOIGNÉE

Le 59' adopte un process haut de gamme qui reste parfaitement réaliste pour l'usage

croisière. Il est construit dans un moule unique incluant nacelle et demi-coques intérieures. Un gelcoat sélectionné est d'abord appliqué, avant le premier parement en verre multidirectionnel stratifié vinylester qui protégera les œuvres vives de l'hydrolyse. Les fonds sont en monolithique pour rationaliser le calage et préserver l'intégrité de cette zone sensible. Les mousses 80 kg/m3 viennent ensuite. Un tissu Kevlar est appliqué en peau interne sur les zones d'impact potentiel comme dernier rempart, puis l'ensemble est soigneusement infusé. Les demi-coques extérieures sont issues du même process, elles seront soudées par stratification. Les cloisons sandwich aïrex/carbone réalisées sur marbre sont liées à la plate-forme par corniérage intégral (stratification manuelle de bandes de tissu de scellement, cette étape conditionne la rigidité et le bon vieillissement). Le pont ferme cette "boîte", collage et stratification rendront cette

Ici, aucun tapè-à-l'œil, la griffe du 59' s'exprime à travers le choix de matières nobles et la pureté des lignes. Carbone, cuir, alcantara sont employés à foison, sans faire appel aux essences de bois tropicaux, plus guère en odeur de sainteté écologique ! L'étude approfondie de la lumière (naturelle et électrique) crée une atmosphère chaude, intime, modulable et renforce le sentiment de bien-être. Certains arbitrages luxueux (robinetterie inox satiné, corian tranché fin, poignées et serrures de portes, appliques...) procurent par leur perfection un vrai plaisir d'usage. Les sols de douche drainants en résine noire illustrent cet esprit ; nul besoin de sécher quoi que ce soit, 5 minutes après les ablutions, c'est propre et sec ! Après 3 jours passés à bord, je retiens aussi l'exceptionnelle isolation thermique-phonique.

ESSAI EN MER

Entre phénomène cévenol (le mythe de l'arche de Noé est probablement contemporain d'une de ces colères méditerranéennes automnales !) et gros baston de NW de fin octobre, nous avons pu profiter de 2 journées pour faire connaissance avec le C59'. Ce multicoque a besoin d'installations portuaires adaptées à son gabarit (propulseurs d'étraves ?), mais une fois dehors, sa géométrie de Range Rover sport le prédestine au voyage version grand luxe. Avec ce bateau, Catana cherche et trouve un nouvel équilibre entre les performances qui ont contribué à son image de marque, un design et une philosophie d'aménagement susceptible de séduire une clientèle à fort

pouvoir d'achat issue d'autres compartiments de la plaisance, et la gestion autonome du navire en équipage réduit. La version avec solent autovireur mise à notre disposition correspond bien à ce cahier des charges. Le superbe mât carbone concocté par Eric Duchemin n'est pas rotatif pour respecter la tradition maison. Le gréement a été conçu pour développer une configuration avec génois à recouvrement, beaucoup plus puissante, qui ira de pair avec la croix carbone (poutre avant et compression). La salle des machines est un modèle d'accessibilité et de visibilité : une première zone technique accueille générateurs, dessalinisateur, filtration, transmissions de barre et pilote, une seconde abrite la motorisation et ses périphériques (chauffe-eau, échappement, ventilation, vannes, arbre de transmission et presse-étoupe). Ces implantations rationnelles favoriseront l'entretien, un point qui conditionne prioritairement l'utilisation sans skipper. Durant ces deux journées, nous avons eu une météo agitée avec un vent variable de 10 à 24 nœuds de NW soulevé une mer confuse. La pluie fréquente a contribué à renforcer la perception très cocoon du cata dans ces conditions. Entre 10 et 14 nœuds de vitesse, du près au large, j'ai apprécié l'équilibre du 59' ; les dérives courbes obéissent à la

même simplicité d'usage que les profils traditionnels, elles coulisent dans leur puits sans aucune friction apparente et peuvent être manipulées en route, ce qui est remarquable ! Leur influence sur le plan antidérive est évidente, plus étonnant, elles stabilisent l'assiette navire dans la mer formée et réduisent visiblement le tangage (conditions de l'essai : charge maximum avec pleins de fuel et d'eau, 10 personnes à bord). Les hauteurs de franc-bord et de nacelle rendent le bateau très sécurisant, le pont peut rester sec par vent de travers avec 2 mètres de creux ! Cette caractéristique s'exprimera pleinement en océanique, autorisant un niveau de confort rarement atteint. Le 59' sollicitera peu son pilote tant il est doux et neutre à la barre (transmissions rigides + textiles) si l'on prend soin de régler la position du traveller de GV. Le manœuvrement en équipage réduit sera possible au long cours, les prises de ris, en route sous foc et GV choquée, sont d'une grande facilité. Le plan de pont avec postes de manœuvre regroupés en consoles (de chaque côté de la poutre arrière et face aux barres à roue) est lisible, biomécaniquement cohérent et sécurisé, les tensions développées imposent évidemment les winches électriques.

CONCLUSION

L'ergonomie interne et externe du Catana 59' constitue ses points forts ! L'attention portée aux déplacements est manifeste, les passavants boulevards relie en toute sécurité le cockpit terrasse à la plage avant d'une surface impressionnante, les trampolines fixés dans les lèvres d'assemblage du livet de pont sans rupture de niveau et les capots avant encastrés participent à cette fluidité. Le toit du roof totalement plat per-



met un accès facile à l'ensemble bôme - lazy jacks - tête de GV. Cette accessibilité, point noir de certaines grosses unités, est ici un facteur important de maîtrise. L'ouverture quasi intégrale de la baie coulissante découvre un étonnant volume de plain-pied, ce concept de loggia semi-open, rapidement transformable, s'adapte à toutes les latitudes grâce aux cloisons de toile qui ferment le cockpit en un clin d'œil. La qualité de fabrication générale vient de franchir une étape supplémentaire. Cette version avec solent autovireur plaira aux voya-

geurs, les croiseurs en attente de puissance supplémentaire choisiront le plan de voilure à recouvrement et le spi de 230 m2. Le développement à 70' de cette plate-forme ouvrira des perspectives étonnantes à la nouvelle gamme, qui devrait inclure également un 53'. ■

- ◆ Design intérieur et confort remarquables
- ◆ Qualité de fabrication et d'équipement
- ◆ Silhouette contemporaine

- ◆ Siège de barre repliable
- ◆ Patte d'oie de bout-dehors exposée au ragnage du mouillage
- ◆ Fardage



6 : L'espace carré-cockpit est grandiose. Il peut être modulé selon ses envies avec la table dans le cockpit...

7 : ... ou avec la table à l'intérieur... Mais d'autres configurations sont bien évidemment envisageables !

8 : Le design intérieur est une vraie réussite, tout comme les finitions : bravo !

9 : L'incroyable volume intérieur et le travail des designers permettent de proposer des cabines au confort remarquable.

FICHE TECHNIQUE

Architectes : Bureau d'études Catana et consultants
Constructeur : Catana
Longueur : 17,90 m
Largeur : 9,49 m
Tirant d'eau : 1,56/3,75 m
Hauteur du mât : 24,06 m
Poids armé : 2,5 t
Surface de voiles au près : 192 m ²
Surface de voiles au portant : 237 m ²
Motorisation : 2X110CV/2X150CV en option
Transmission : arbres/hélices quadripales repliables
Prix version propriétaire 3 cabines : 1 579 792 € HT
Principales options HT :
• Grand-voile à corne en Spectra Hydranet : 30 230 euros
• Gennaker en Spectra Hydranet bout-dehors et accastillage : 28 000 euros
• Spinaker 227 m ² : 9 370 euros
• Mât carbone (Eric Duchemin) : 95 880 euros
• Galhaubans Kevlar : 6 220 euros
• Poutres avant carbone : 65 800 euros
• Pack électronique complet : 29 700 euros
• Dessalinisateur 240 l/h : 18 840 euros
• Générateur 7kVA : 21 124 euros

LES CONCURRENTS

Modèle	SOUBISE 56	SWISS 55	MATTIA 56
Constructeur :	Soubise Yacht	Swiss Catamaran	Mattia
Surface voiles au près en m ² :	215	165	200
Poids en t :	19	16,5	14
Prix en euros HT	1 350 000	1 250 000	1 050 000