



# La planète trawler

page 56



page 64



page 70



page 80



page 86



page 92



page 100



page 108



**Ils nous font rêver depuis 50 ans ! Avec leur silhouette qui appelle à l'aventure, leur autonomie et leur confort, les trawlers sont des séducteurs au long cours. D'autant que ce type d'unités sait évoluer et s'adapter aux demandes des plaisanciers.**

Texte Olivier Voituriez - Photos DR

**Q** uoi de neuf sur la planète trawler ? Tout le monde connaît ces bateaux de plaisance hauturiers, taillés pour l'aventure en famille, et qui, avec leur allure de chalutier adapté à la plaisance, ont confortablement fait le tour du monde. Une popularité extrême, durable, qui ne se dément pas depuis le lancement des premiers Grand Banks à la fin des années soixante. Et depuis plus de cinquante ans que dure cette *success story* (du jamais vu dans le motonautisme !), il est intéressant de constater que le concept « trawler » a su à la fois évoluer – parfois même totalement – sans pour autant se trahir. Aujourd'hui, un trawler désigne aussi bien un Grand Banks 42 ou un Nordhavn 40 à carène à déplacement, donc forcément d'une sage lenteur, qu'un Swift Trawler 42 de Bénéteau à carène semi-planante, qui pointe à 26 nœuds. Car ne l'oublions pas, à ses débuts, le trawler était exclusivement doté d'une motorisation assez faible, mais économe, gage de consommation réduite et d'une grande autonomie. Pour aller loin, il faut ménager sa monture. Pas la peine d'aller vite, d'où le choix de moteurs fiables, relativement peu puissants (120 chevaux) et surtout peu gourmands. Avec des réservoirs importants en carburant et en eau, vous voilà partis pour avaler 500, 800 voire 1 000 milles sans avoir besoin de remplir ses cuves. Le Nordhavn 43 est à ce titre un exemple. Avec son increvable moteur Lugger de 173 ch, il s'offre 3 000 milles d'autonomie. Vive la balade transocéanique !

Mais, à côté de ces « *passagemakers* » restés fidèles à l'esprit du trawler classique et monomoteur, comme le sont toujours des marques telles que Nordhavn ou Selene, certains chantiers – dont Grand Banks au premier chef – ont dû suivre la demande d'une clientèle attentive à des moyennes plus élevées. Au lieu du train de sénateur oscillant autour des 8/10 nœuds, une double

motorisation plus musclée a permis d'atteindre les 15/20 nœuds. Lors de ce virage entrepris dans les années 2000, on trouve alors le GB 52 Motoryacht équipé de 2 x 435 ch, voire 2 x 660 ch. Avec une telle puissance dans les flancs, le choix d'une carène à déplacement n'avait plus vraiment de sens. D'où l'évolution sur certains modèles vers une carène à semi-déplacement, puis à déplacement.

## La réconciliation des Anciens et des Modernes

Le meilleur exemple de cette réconciliation des Anciens et des Modernes – soit un aspect général classique mais avec des performances plus élevées – est sans doute symbolisé par le Grand Banks 47 Heritage, le successeur du célèbre GB 42. Version modernisée des unités d'époque, à la silhouette si reconnaissable avec sa haute étrave, son arrière droit et sa timonerie imposante, il atteint les 22 nœuds en vitesse de pointe avec ses 2 x 455 ch et sa carène planante à V évolutif. Des tunnels ont même été aménagés pour protéger les arbres et les hélices. Du jamais vu !

Dans le même esprit, on trouve la gamme des Swift Trawler de Bénéteau. Avec la confirmation que ce type d'unités plaît : cent quatre-vingts unités du ST 42 déjà vendues depuis son lancement en 2003 ! Et si un chantier de la taille et de la réputation de Bénéteau se met à réaliser des trawlers, c'est que le marché est porteur. Cible désignée : la manne de « voileux » qui ont si longtemps navigué sur des First ou des Océanis et qui, l'âge aidant ou la retraite approchant, voient avec délice la perspective de passer de la voile au moteur... sans trop changer de philosophie dans leur approche de la mer et de la navigation. Car il y a une philosophie trawler, c'est attesté : celle de voyager loin, en famille, confortablement et dans la plus grande