

Sainte-Marthe

Quand fifty rime avec modernité

Alors que Michel Joubert explore l'Atlantique Nord à bord de son Marguerite, le gros mais cohérent fifty de 17 mètres a fait des petits. Plus particulièrement, un modèle de 12 mètres conçu par l'architecte rochelais et construit chez META à Tarare. Le Sainte-Marthe se veut un voilier à l'utilisation polyvalente mais avec des solutions radicales pour répondre pleinement au programme du propriétaire.

Texte et photos PATRICK BENOITON

Luc ne voulait plus de ces voiliers où « l'on descend à la cave ». Pour autant, fidèle à la tradition de la marine à voile, il ne souhaitait pas non plus un catamaran. Pour sa retraite, le programme sera, au moins au début, méditerranéen – l'attrance des récits d'Homère... Qui dit Méditerranée, dit lumière. Et cette lumière si caractéristique de la mer intérieure, il veut en profiter aussi lors des repas ou quand il lit, assis sur l'un des bancs du carré. Et puis, le voilier dont il rêve doit permettre d'aller partout avec le moins de contraintes possible. Il fait le tour des chantiers spécialisés dans l'aluminium – le matériau qui répond le mieux à ses exigences –, mais aucun ne lui convient. Il en parle à Marc Pinta, un cousin par alliance, qui l'oriente vers Michel Joubert. L'architecte rochelais reconnaît dans les idées de Luc celles qui l'ont amené à concevoir Marguarita. Il en parle à Joseph Fricaud qui y

UNE FOIS INSTALLÉE, LA TABLE DU COCKPIT EST CAPABLE D'ACCUEILLIR SIX CONVIVÉS TOUT EN N'OCCUPANT QUE LA MOITIÉ DE LA LARGEUR ENTRE LES ANIBES ET EN LIBÉRANT UN PASSAGE VERS L'ARRIÈRE. DE PLUS, ELLE SE MONTRE ET SE DÉMONTRE TRÈS FACILEMENT.



Michel Joubert

S'il est un architecte éclectique dans la plaisance, c'est bien Michel Joubert. Entre les protos hi-tech (le catamaran Charente-Maritime, le maxi Coto d'Or, des 60 pieds open), les voiliers de série (gamme GiB'Sea et Fontaine Fajot), les bateaux à moteur de série (gamme Trawler chez Fontaine et chez Bénétou), les motor yachts, les inaxis de croisière ou les voiliers à l'unité, la liste des bateaux qu'il a conçus avec son compère Bernard Nivellet est longue. Avec le Sainte-Marthe, il signe un type de voilier qu'il affectionne particulièrement: les radicaux, ceux qui ne laissent aucun compromis à leur programme...

L'ÉCHOIAGE NE POSE AUCUN PROBLÈME POUR CE SOLIDE BOULLE... SAUF QUAND L'UNE DES OÙILLES S'ENFORCE DANS UNE SOUILLE EXISTANTE !

voit un nouveau modèle à ajouter à son catalogue... De réunion en échange de croquis par fax, le Sainte-Marthe – nom du fifty sur plan Amiet de Monsieur Fricaud père, créateur du chantier META... – prend forme pour correspondre totalement à l'idée que s'en faisait Luc. La construction est lancée à l'automne 2002 pour une livraison – coque pontée avec les appendices et le moteur – au printemps suivant. Les aménagements seront réalisés par Luc avec l'aide et dans les murs du chantier Duboscq de Granville. Il est mis à l'eau au cours de l'été 2003. Et dans le port de Granville, Sirix

fait jaser. Entre les puristes régatiers qui n'y voient « qu'un chalutier à voile » et les pêcheurs plaisanciers qui ne comprennent pas pourquoi il a mis des voiles sur « un bateau qui serait si bien seulement au moteur », les avis sont nombreux et partagés.

Un voilier sans concession

Qu'importe ce que pensent les autres, Luc a le voilier dont il rêvait et il en est très fier. Cet ancien de l'industrie automobile ne cache pas sa joie d'avoir « pensé » un bateau qui dénote des productions classiques. Et quand on fait le tour

du propriétaire, on sent tout de suite qu'il s'est vraiment amusé à concevoir tout cela dans les plus petits détails de manière simple et intelligente, en s'appuyant sur l'expérience de l'architecte et du constructeur. Dès que l'on pose le pied à bord, on se rend compte que le luxe n'est pas au programme. Le pont, comme le rouf et la timonerie, est recouvert de peinture blanche bi-composante. Au fond du cockpit, un caillebotis de teck adoucit la marche pieds nus.

Les bancs sont recouverts du même bois. Le cockpit est très large, particulièrement bien défendu par de hautes hiloires et bien abrité par le rouf. On s'y sentira en sécurité quel que soit l'état de la mer. Il en est de même pour l'accès au pied de mât et à la plage avant – où l'on se rendra pour prendre des ris ou fixer l'étai largable pour établir la voilure de brise – qui est aisé et sécurisé grâce au large passavant bien protégé par des chandelliers et de très hautes filières. Mais le cockpit est avant tout

conçu pour accueillir l'équipage de manière conviviale. En forme de T, il se compose de deux larges bancs se faisant face et laissant suffisamment d'espace entre eux pour circuler ou allonger les jambes. Sur l'arrière, le banc épouse le T et laisse un passage au centre du tableau. Ici, un panneau articulé ouvre sur l'extérieur pour accéder facilement à l'annexe ou à la baignade. Les renforcements permettent de tenir l'une des deux barres tout en jouissant d'une bonne visibilité sur l'avant (bien que ne

La revue de détail sur le pont



Coffres
Entre l'énorme soute sous le cockpit pour stocker le matériel lourd ou fragile et les deux coffres latéraux sous les bancs, il y a suffisamment de volume pour embarquer tout le matériel indispensable en croisière et même le superflu. Le grand panneau en fond de cockpit n'est ouvrable que de l'intérieur et permet de passer tout le matériel volumineux.

Poste de barre
Bien dégagé du reste de l'équipage, le barreur dispose d'une vue vers l'avant du bateau. Étonnamment, sur un voilier de ce déplacement et de ce programme, la barre est très agréable à tenir et réagit très bien. La taille de l'unique safran, sa forme, ainsi que la transmission rigide, permettent d'obtenir ce résultat.



Jupe
Il s'agit d'un simple panneau sur charnière qui pivote vers l'arrière. Son utilisation est aussi simple que sa mise en œuvre solide et pratique. Notez le système de fermeture: de chaque côté, des taquets biseautés en alu viennent se placer dans deux interstices dans le panneau.

Passavants
Larges et sans obstacles – les haubans sont rentrés au niveau du rouf –, les passavants permettent un accès aisé à la plage avant. La fargue, tout au long du livet, est suffisamment haute pour servir de cale-pied sécurisant en cas de gîte importante.



possédant qu'un seul safran, *Sirius* est en effet équipé de deux barres franches reliées entre elles par une tringlerie rigide et directe qui offre un toucher de barre tout à fait agréable. Cette disposition permet de libérer totalement l'espace du cockpit quand on est sous pilote ou au mouillage, les barres étant amovibles.

Du cockpit, on accède facilement au carré-timonerie. Sans être de niveau – il faut descendre deux marches –, celui-ci offre une visibilité sur l'extérieur exceptionnelle, certainement supérieure à celle dont on peut bénéficier sur un catamaran de même taille. Les grandes surfaces en verre Triplex n'y sont évidemment pas pour rien. Sur bâbord, on trouve le carré en U avec ses

bancs en petites lattes d'acajou. Comme dans l'ensemble de la partie habitable, tous les panneaux sont peints en blanc, augmentant d'autant la luminosité. Sur tribord, l'espace est libre – une table à carte-atelier amovible se camoufle dans la cloison tribord – et laisse un accès dégagé à la timonerie sur l'avant.

En contrebas de ce grand volume de vie, on trouve une vaste cuisine disposant de nombreux rangements et de plans de travail ainsi que d'un réchaud deux feux avec four. En avant de cette partie du bateau, le cabinet de toilette – comportant WC, douche, lavabo et quelques rangements – est un bloc étanche en monolithique de polyester permettant un nettoyage rapide et efficace. Par souci de facilité, la tuyauterie et les vannes sont totalement apparentes. Sur tribord, les enfants ou les invités disposeront d'une cabine avec une couchette double, éventuellement divisible par une astucieuse planche antiroulis. Les utilisateurs du lieu disposent d'un grand placard de rangement. Le couloir de circulation longitudinal est décalé sur tribord jusqu'à la cabine avant. Ainsi, le carré, comme la cabine double sur bâbord, dispose d'un volume adapté sans gêner la circulation.



La partie avant est réservée à la cabine propriétaire. La couchette double est décalée sur tribord. Deux grands placards et de nombreux équipets permettent de ranger toutes les affaires d'un couple pour une croisière au long cours. L'intérieur, dans son ensemble, est bien ventilé par des panneaux de pont et de nombreux hublots ouvrants sur les flancs du rouf. Dans la timonerie, deux panneaux de verre latéraux coulissants, un panneau ouvrant sur la face avant et la porte coulissante viennent compléter l'aération.

Une soute de rêve...

La partie arrière du bateau n'est pas exploitée par les aménagements, mais réserve un remarquable volume pour le stockage et les équipements de confort. On accède à cette zone par une petite porte sur tribord. Là, tout l'espace est libre : aucune cloison, juste un compartimentage pour pouvoir caler des caisses ou autres. S'il n'y a évidemment pas la hauteur sous barrot, les moindres recoins sont accessibles à quatre pattes, et l'on peut travailler confortablement sur le dessalinisateur, le

groupe froid ou le pilote automatique. Pour sortir le matériel lourd ou encombrant, comme l'annexe, une trappe de plus d'1 m² s'ouvre dans le fond du cockpit depuis l'intérieur. Le compartiment moteur est situé sous le carré-timonerie et assez bien isolé, même s'il nous semble que sur ce type d'unité où le moteur joue un rôle primordial, il aurait pu être fait plus d'efforts en matière de chasse au bruit. On accède à la mécanique par une trappe qui donne dans la timonerie. Du fait du volume du compartiment, les interventions sur toutes les parties du moteur se font aisément.

Justement, la mécanique tourne et nous allons appareiller. Marche arrière puissante, léger coup de propulseur pour faire pivoter l'étrave et voici *Sirius* dans l'axe du chenal. Vu le déplacement et le fardage du bateau, le propulseur paraît indispensable pour toute manœuvre de port. Même au mouillage – nous le vérifierons plus tard dans le Sound de Chausey pour récupérer une bouée en plein courant –, cet équipement est très utile.

La porte du port du Hérès est franche. La brise est faible : 8 nœuds établis. Je crains le pire concernant notre temps de traversée vers Chausey, même si le courant est avec nous. Nous hissons facilement la grand-voile lattée sur coulisseaux. Le génois est déroulé. Au près, le Sainte-Marthe se déhale tranquillement, entre 3,5 et 4 nœuds. Il est même étonnamment agréable à la barre franche – le pilote est alors débrailé. On vire de bord : 100° entre les deux caps. Cela reste raisonnable pour un voilier qui n'est a priori pas taillé pour le près. Nous abattons doucement pour prendre un cap direct vers le Sound. Le sillage continu de s'éloigner à 4 nœuds au travers.

LE CARRÉ AVEC SA VUE SUR MER EST PARTICULIÈREMENT BEUXI, D'UN NIVEAU DE LA DÉCORATION, SÛRE, QUI DE LA CLARTÉ OU DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL (UNE PERSONNE PEUT S'Y INSTALLER).

La revue de détail à l'intérieur

Timonerie

Elle n'est utilisée que pour les manœuvres de port ou de mouillage. Hormis le petit angle mort dû au mât, le barre dispose d'une parfaite vue tout autour du bateau pour parfaire sa manœuvre. Grâce au panneau de pont sur le rouf, il peut aussi, en étant debout sur un tabouret, avoir une position dominante et une vue hors pair sur sa manœuvre.



Tablette



Pas de table à carte, jugée inutile par Luc. Pour les traversées, il utilise son ordinateur. Pour les atterrages, il déploie sa carte de détail sur la table du carré ou sur cette petite tablette relevable, derrière le poste de barre. À noter que toute l'électricité est réunie entre le vaigrage et le bordé dans un endroit vraiment accessible pour pouvoir y intervenir confortablement.

Cabine avant

Outre la couchette aux dimensions d'un lit classique, la belle cabine propriétaire dispose d'un petit bureau et de deux grands placards penderies, suffisamment volumineux pour contenir la quantité de vêtements nécessaire en croisière. Un grand coffre sous la couchette vient compléter ces rangements.



Cuisine

Au pied de la descente, la cuisine offre un espace privilégié au cuisinier du bord. Les placards et tiroirs sont en nombre suffisant pour stocker les ustensiles indispensables. Le plan de travail, le double évier et le réchaud fournissent le reste. Pour éviter toute



pollution auditive, le groupe froid a été placé dans la soute à l'arrière. Si cette disposition est troublante au début, on s'y fait très rapidement.

Sous son apparence de « père tranquille sollicitant souvent l'aide du moteur », le Sainte-Marthe s'avère bon marcheur à la voile, même dans les petits airs...



Voilier mixte ou Motor Sailer?

Si, pour de nombreux fitties des années 1970-80, la question méritait d'être posée - sans d'ailleurs attendre de réelle réponse tant ces embarcations n'offraient de qualité ni à la voile ni au moteur -, dans le cas du Sainte-Marthe, elle est claire: il s'agit bien d'un voilier. Les formes de la coque, le plan de voilure et la motorisation permettent à la fois de bien marcher à la voile et au moteur, ce qui satisfera les adeptes d'un certain type de croisière où l'on atteint sa destination pratiquement quand on l'a décidé. On se rend bien compte ici que depuis les premiers Nauticat, Fischer ou autres Evasion, un grand pas a été franchi. Pourtant coutumier de ce type de bateau avec son Marguerite, Michel Joubert a été agréablement surpris du comportement de *Siriux* sous voiles, dans les petits airs ou dans la brise. Voilà qui aidera certainement à redorer le blason du voilier mixte...

LA VASTE PLACE AVANT ASSURE DES DÉPLACEMENTS SANS DANGER. LES MANŒUVRES DE MOUILLAGE, SUR LE QUINDEAU À PLAT PONT, SONT COMMANDÉES DEPUIS LE POSTE DE PILOTAGE, MAIS RIEN N'EST AUTOMATIQUE POUR UNE PRISE DE COMPOSANT.



SÉCURISANT PARCE QU'IL MARCHÉ, CONFORTABLE PARCE QU'IL STABLE ET VOLUMINEUX, LE SAINTE-MARTHE RÉPOND PARFAITEMENT ET SAIS CONVICTION AUX QUALITÉS QUE LUI DEMANDE SON PROPRIÉTAIRE: ÊTRE UN PASSE-PORTOUT OUVERT SUR L'EXTÉRIEUR.

Nous décidons alors de hisser le spi asymétrique, dans une chaussette et amuré sur le beaupré. Celui-ci accueille aussi l'ancre à poste commandée par un guindeau électrique situé dans la grande baille à mouillage. Le speedo prend un nœud dans la manœuvre. Et c'est tranquillement, bien installés dans le cockpit à disserter sur le bien-fondé de la formule, nous rendant à peine compte de la gîte, que nous nous rapprochons de l'archipel. Nous y serons à temps pour pouvoir échouer au fond du Sound en profitant des gros coefficients de la marée d'équinoxe. Le chenal est embouqué au moteur après un affalage sans problème, tant pour le spi dans sa chaussette que pour la grand-voile dans son sac de bôme. Nous nous amarrons sans trop de difficultés, malgré le fort courant, à deux bouées et attendons la marée basse tout en nous restaurant. Pour profiter pleinement du fort agréable temps de cette arrière-saison, nous installons la table de cockpit - deux pieds et un plateau en teck montés en trois minutes - et l'indispensable taud de soleil fixé astucieusement entre le portique arrière et la timonerie. Alors que le paysage change rapidement autour de nous,

le bateau se pose et prend de la gîte... La quille tribord est située juste sur la souille laissée par un quillard. Nous garderons une dizaine de degrés de gîte tout au long de la marée. C'est le seul souci que peut poser l'échouage en biquille. Après quelques balades à terre et une fructueuse pêche aux palourdes et bouquets, nous profitons du coucher du soleil, bien installés sur les bancs du carré à l'abri du vent naissant. Nous reprenons la route le lendemain matin sous les nuages et avec une petite vingtaine de nœuds de vent. La route directe vers Granville nous impose le près. Avec tout dessus, nous avançons à 5,5 nœuds accusant 12° de gîte. Les formes en V de la carène passant avec souplesse dans le clapot. En réglant les deux palans d'écoute de grand-voile, on réussit sans problème à fermer la chute pour donner de la puissance. Le soleil fait son apparition. Le vent baisse. Nous finissons au moteur, appuyé par la grand-voile, à 6,5 nœuds sous pilote. La discussion sur les avantages et inconvénients de la formule reprend, chacun installé confortablement sur les bancs de cockpit. Qui a dit que les fitties changeaient rapidement autour de nous,

Architecture l'analyse de LN

Michel Joubert fait une fois de plus l'éclatante démonstration de sa capacité d'adaptation au cahier des charges et aux demandes de ses clients. Si la filiation avec le Marguerite, du même architecte, (voir LN 302) est évidente, l'application stricto sensu du concept à un objet deux fois plus petit reste toujours un pari dangereux. Cette fois-ci, l'esprit du « grand » est bien présent chez le « petit », avec autant de force et de naturel.

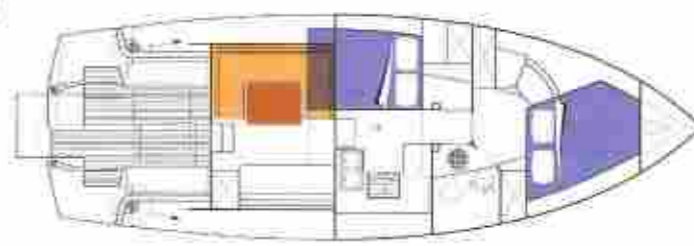
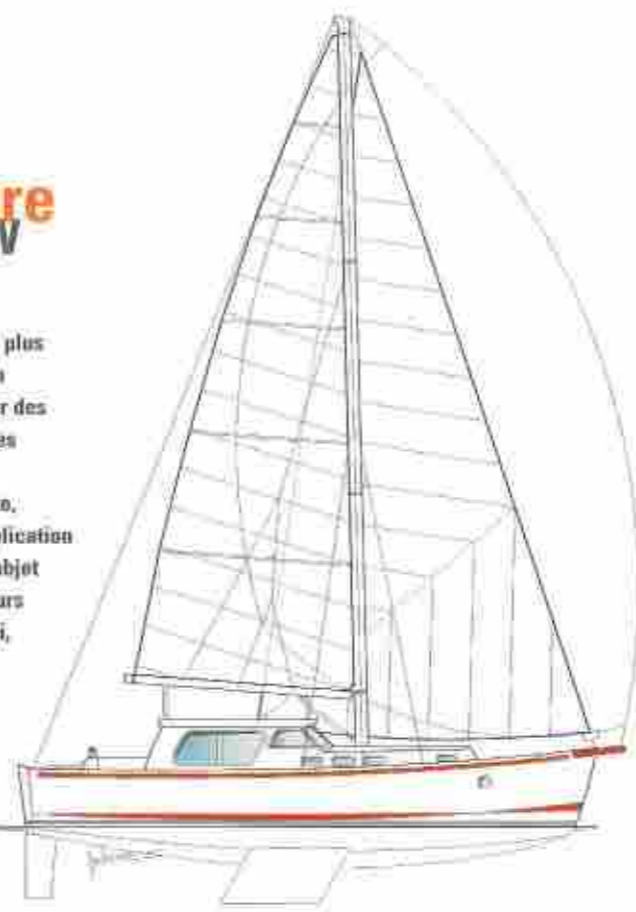
Le charme de ce fifty est indéniable. La timonerie conserve une allure brute qui sied aux bateaux de travail; son tableau

légèrement inversé, son étrave un peu ronde et son gréement ramassé lui confèrent une solidité confirmée par le choix du matériau: l'aluminium épais.

Dans le détail, le Sainte-Marthe répond aux exigences de son cahier des charges: ses 60 Ch pour 10 t de déplacement lui donnent une puissance relativement moyenne (les unités récréatives mixtes ont un ratio souvent supérieur à 9-10 Ch/t), qui lui permet cependant de faire route au moteur même dans la brise. Les formes avant très en V sont parfaites pour remonter un chenal avec du clapot.

À noter le volume très important de la cale moteur qui permet d'organiser une surveillance et une maintenance sérieuses. Le gréement et la voilure sont en accord avec un programme plus typé voile que moteur. Avec 7,8 m²/t au près, les performances du bateau sont tout à fait correctes: bonne vitesse au près... et dans le petit temps (ce qui nous a fort agréablement surpris), et raidour dans la brise avec un bau de 3,95 m et un lest de 2,7 t à 1,50 m sous la flottaison.

Les formes tendues de l'avant et assez plates du tiers arrière sont parfaites



pour un programme mixte: déplacement modéré (se situant dans la moyenne des unités de cette taille à programme équivalent), surface mouillée raisonnable et répartition régulière des bouchains et des panneaux. À l'intérieur, le Sainte-Marthe offre tous les avantages de la formule: carré lumineux et très ouvert, vue sur l'avant et grandes surfaces vitrées. La cuisine est bien centrée, placée dans une zone idéale pour ouvrir en navigation hauturière (près du centre de gravité), tout comme le couchage double de mer. Le cabinet de toilette est unique (bien suffisant dans cette taille). La cabine d'appoint est idéale au mouillage avec de nombreux rangements.

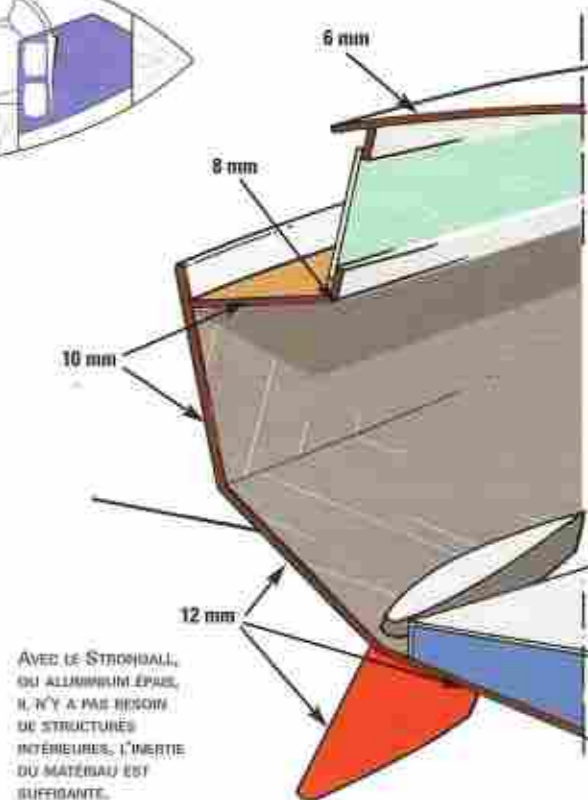
En bref, le Sainte-Marthe est un fifty bien né: il assume son double programme, se donne des moyens réels de performances et sa construction sérieuse en fait un objet apte à affronter le large et les escales un peu rudes.

Sainte-Marthe

Voir les explications des chiffres clés et les adresses utiles page 85

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	12,00 m
Longueur coque	11,50 m
Bau maxi	3,95 m
Tirant d'eau	1,50 m
Déplacement léger	9,4 t
Déplacement en charge	12,4 t
Lest	2,7 t
Surface de voilure	79 m ²
Motorisation	60 Ch
Catégorie CE de conception	A
Prix coque pontée (avec appendice et moteur)	136 757,52 € TTC
Prix aménagement type à partir de	70 000 €
Prix grément et voiles	16 300 € TTC
Architecte	Michel Joubert
Constructeur	Chantier META
Matériau	Strongall® (aluminium épais)



AVEC LE STRONGALL, OU ALUMINIUM ÉPAIS, IL N'Y A PAS BESOIN DE STRUCTURES INTÉRIEURES: L'INERTIE DU MATÉRIAU EST SUFFISANTE.

$$\frac{\sqrt{S.V}}{\sqrt{D}} = 3,02$$

$$\frac{\text{Lest}}{Df} = 29\%$$

$$\frac{\text{Lest}}{Dc} = 22\%$$

$$\#r \text{ max} = \text{NC}$$

$$\frac{S.V}{L_f \times B_f} = 2,02$$