



Lieu de l'essai : La Rochelle, France

Conditions : vent de 10 nœuds,
mer peu agitée



Une silhouette unique mais surtout une autonomie supérieure à 3 000 milles : le LEEN 72 est assurément un baroudeur moderne.

LEEN 72

Avec ses trimarans équipés de nacelles larges, NEEL a cassé le monopole des catamarans sur le marché multicoque voile ; en seulement 12 ans, le constructeur est parvenu à se faire une place enviable dans le paysage nautique. Après le LEEN 56, premier « powertri » du genre, et avant le prochain 50, voici le deuxième modèle d'une gamme moteur qui pourrait jouer un rôle encore plus déterminant sur un marché moins mature. D'autant que le LEEN 72 présente un cocktail de caractéristiques susceptible d'en faire le nouveau trawler - moderne, celui du troisième millénaire.

Trois coques pour une consommation divisée par trois

Dans le port des Minimes de La Rochelle, à seulement quelques centaines de mètres d'un chantier qui ne cesse de s'étendre pour faire face à son succès grandissant, le LEEN 72 vient d'être mis à l'eau. La semaine restant avant l'arrivée de son propriétaire s'annonce chargée pour les équipes. Mais Eric Bruneel, fondateur et patron de NEEL (et LEEN) est confiant et surtout fier de son nouveau modèle qui, à ses yeux, et notamment grâce à sa longueur, offre le meilleur de ce que peut proposer un multicoque à moteur. Son architecte, Bernard Nivel, interrogé quelques mois en amont de cet essai, n'était pas moins enthousiaste sur les performances annoncées. Signe de modernité, on ne parle pas ici de vitesse, mais de records en matière de consommation au mille, un sujet plus que jamais d'actualité.

Le pontage avant est particulièrement bien défendu de sorte à pouvoir affronter les mers les plus difficiles.



L'ADN d'un trawler

Mais avant de mettre les moteurs en route – oui, il y en a plusieurs, vous verrez –, établissons un premier contact avec le nouveau navire amiral de la flotte LEEN. Certes, le franc bord est impressionnant, on ne mesure pas moins de 2,80 m de la ligne de flottaison à la main-courante du bordé. Mais par rapport au LEEN 56 qui a inauguré la gamme, les 21,80 m de longueur amènent un peu de fluidité dans les lignes de cet imposant trawler. Ce 72 pieds reprend pourtant bien des codes de cette famille de bateaux moteur initiée outre-Atlantique, destinés à la croisière et à la vie à bord. On pense bien sûr à la marque Grand Banks qui les a popularisés, même si dans le cas du LEEN, les

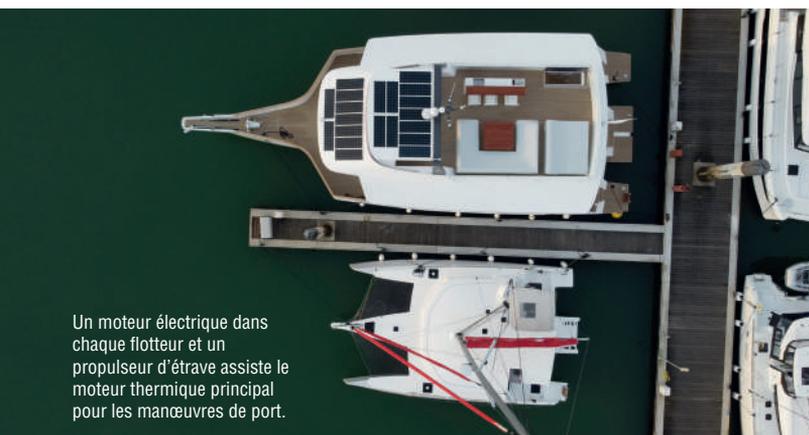
références sont plus à chercher du côté des modèles hauturiers, voire d'expédition, du type Nordhavn, Selene ou encore Kadey Krogen, et même peut-être les atypiques FPB de Steve et Linda Dashew. Comme sur les premiers, on retrouve le pont avant bien défendu, des passavants couverts – ils sont aussi très inclinés (5 degrés) pour évacuer rapidement l'eau qui réussirait à les envahir dans de la très grosse mer –, des garde-corps sécurisants car pleins et hauts (90 cm au minimum) ou encore un vitrage du poste de navigation inversé pour éviter les reflets et offrir une vision parfaite dans toutes les conditions. Mais ces marqueurs historiques ne sont pas associés à un monocoque à déplacement qui pousse beaucoup d'eau et ne demande qu'à rouler comme un

pendule sur la houle ou à l'ancre. Non, ils sont associés aux carènes d'un multicoque moderne, dont la coque centrale fend littéralement l'eau et dont les flotteurs assurent une stabilité incomparable, en navigation comme au mouillage. Nul besoin ici d'un complexe, coûteux et lourd système de stabilisation à ailerons ou gyroscopique : le multicoque prouve une fois encore toute la pertinence de son architecture multimillénaire.

Trois moteurs et un propulseur

A l'issue de la démonstration d'entrée/sortie de l'annexe semi-rigide de 4,10m qui disparaît complètement - et sans effort qui plus est grâce au treuil électrique - dans son garage à l'arrière de la coque centrale, on monte à bord. L'opération est relativement aisée depuis le ponton vers les jupes relativement hautes des flotteurs. Celle de la coque centrale, presque au ras de l'eau, formera une vaste plage de bain, bien agréable au mouillage. Au vu de l'étroitesse du passage entre les pontons, du trafic dense d'un joli samedi de mai dans le port des Minimes et des travaux de dragage en cours, il pourrait paraître compliqué de s'extraire de notre place. Il n'en est rien. Cette sortie est l'une des toutes premières de ce powertri et pourtant Eric Bruneel semble plus zen que

jamais aux commandes. Il faut dire qu'il en a quatre à sa disposition pour positionner au millimètre cet imposant navire dont les dimensions (21,80 m par 8,85 m) sont proches de celles d'un court de tennis. Outre le moteur principal Cummins de 400 CV sur lequel nous reviendrons en détail une fois en mer, chaque flotteur est équipé d'un moteur électrique de 15 kW à la réactivité immédiate. Ces deux moteurs, inversés, sont susceptibles de faire tourner le bateau autour de son axe, comme un catamaran. Enfin, pour parer à toute éventualité, et notamment celle d'un fort vent latéral sur des superstructures conséquentes, un propulseur d'étrave (15 kW en 24 V) est également installé. Alors on s'extrait du catway en toute tranquillité, rassurés dans les phases les plus critiques par les images renvoyées par les quatre caméras (bordés et jupes des flotteurs). L'affichage sur l'écran du poste de navigation mériterait quand même un petit développement de la part du fournisseur d'électronique afin d'offrir une lecture plus intuitive, de type « Bird View », comme dans l'automobile. En effet, si tribord et bâbord sont bien respectés sur l'écran, l'avant et l'arrière semblent inversés et les deux flotteurs se font face - là où on imaginerait plus volontiers la



Un moteur électrique dans chaque flotteur et un propulseur d'étrave assiste le moteur thermique principal pour les manœuvres de port.



Tout le pontage profite d'une protection exceptionnelle avec de très hauts pavois. Les passavants présentent même un dévers de 5° de façon à assurer un écoulement rapide de l'eau qui pourrait être embarquée. La face avant de la nacelle est inversée pour conserver une bonne visibilité par tout temps.

coque centrale ! Certes, le Capitaine s'habitue rapidement à ce type de manœuvres même si entrer et sortir de sa place un multicoque de ce gabarit reste toujours un moment délicat, même quand il fait aussi beau que lors de notre essai. Dans tous les cas, autant optimiser la technologie disponible pour éviter le moindre doute.

Plus de 3 000 milles d'autonomie

A nous le large, maintenant ! Avec une demi-journée devant nous, nous nous contenterons du Pertuis Rochelais... Pourtant, avec son réservoir de 5 000 litres de carburant, le LEEN 72 pourrait nous emmener loin, très loin. Pas de vitesse folle au programme, cela n'a jamais été dans l'ADN des trawlers. Ce grand voyage serait tout au contraire tranquille et bercé par un rythme imperturbable, entre 8 et 10 nœuds. C'est en effet à cette vitesse que la combinaison coques/moteur offre son meilleur rendement. Quand un trawler monocoque de taille équivalente consomme entre 35 et 40 litres par heure à 9 nœuds, le LEEN 72 se contente de 13 litres. Trois coques pour une consommation divisée par trois, avec seulement 30% de la puissance moteur utilisée, c'est une preuve par trois qui offre plus de 3 000 milles nautiques d'autonomie. Mieux, si rien ne presse, entre 6 et 7 nœuds, c'est une autonomie transpacifique qui est disponible - même si nous sommes alors sous la vitesse cible. Ce qui est inhérent au concept de trawler, en revanche, c'est la fiabilité. Le moteur tournant à bas régime - 1

200 tours à 9 nœuds - est peu sollicité et le beau bloc Cummins blanc qui trône au sein d'une salle des machines dont rêverait tout bon mécanicien n'est pas près de s'épuiser. Pour autant, les moteurs électriques nous ont bien aidés dans les manœuvres de port ; ils offrent en sus une redondance bienvenue en cas de défaillance ponctuelle ou un entretien intermédiaire. Ces moteurs offrent tout d'abord 90 minutes d'autonomie à 5 nœuds sur le parc batteries du bord (36 kWh de batteries Lithium en 48 V). Ce peut être très utile dans des zones - présentes ou à venir - interdisant l'utilisation de moteurs thermiques. On pense aux plans d'eau intérieurs, aux canaux néerlandais, ou encore à certains fjords de Norvège. Enfin, en cas de réelle indisponibilité du moteur principal, on peut alimenter ces mêmes moteurs grâce au groupe électrogène (22 kW), et naviguer entre 5 et 6 nœuds le temps de rejoindre la terre. Ce qu'il faut noter dans tous les cas, c'est la très grande discrétion de la propulsion thermique. Comme on l'a vu, le moteur n'est pas poussé dans ses tours et l'isolation a été particulièrement soignée, jusqu'aux planchers qui sont isolés.

Des aménagements qui ne manquent pas de style

L'ambiance très cosy-yachting du bord ravira les amateurs de latitudes septentrionales - et donc plutôt fraîches. Le propriétaire de cette unité inaugurale est de ces aficionados des hautes latitudes : en mer comme en montagne, il aime ouvrir la voie sur des zones non cartographiées de



© Olivier Blanchet / LEEN-TRIMARANS

La coque centrale se termine par une grande plateforme arrière hydraulique et un garage à annexe.



préférence. Le faible niveau sonore participe également au confort du bord, lequel tranche avec l'aspect plus rustique de l'extérieur. Le rendu de l'intérieur est en partie lié au mode de fabrication par panneaux plans mis en forme, sans moules. Ce niveau de finition sied très bien aux routes visées, hors des sentiers battus. Si le programme est plus méditerranéen que patagonien, une finition laquée est toujours possible - mais les aménagements eux, n'auront pas besoin d'être surclassés. Ils sont signés Pierre Frutschi et restent dans l'esprit maison - à la fois lumineux, contemporains et marins. Quand la large baie vitrée (2,75 m) est ouverte, la table du carré pour 8 personnes peut être prolongée par celle du cockpit, ce qui en double sa capacité. Mais au quotidien, le LEEN 72 est proposé en 3 ou 4 cabines - il n'y a alors pas de garage à annexe possible. Quant aux repas, ils seront donc pris soit à l'extérieur soit en indoor. Notez au passage qu'une cabine marin peut être intégrée dans un flotteur. En progressant vers l'avant, on découvre une très belle cuisine en U recouverte d'un joli corian marbré. De nombreux rangements sont prévus, tout comme un important volume froid adapté aux longues croisières sur tribord. Pour préserver la vue et la

lumière, cette cuisine est astucieusement séparée par un grand vitrage de la partie avant de la nacelle. A bâbord de l'escalier qui mène au flybridge, on découvre un large salon. De quoi converser avec le pilote qui dispose quant à lui d'une confortable banquette sur tribord - face à la barre bien sûr -, de tous ses instruments et d'une vue à 180 degrés. Le pare-brise en verre Sécurit avec lave-glace et système de dégivrage confirme, s'il en était encore besoin, la vocation toutes mers du navire. L'accès latéral direct au passavant tribord est d'un confort et d'une sécurité plus qu'appréciables. L'utilité du petit bureau dos à la route, dont on note au passage le design séduisant du siège, est en revanche moins évidente. Est-ce que ce volume n'aurait pas été plus utile dans la cabine propriétaire à laquelle il est adossé ? Cette vaste suite de plain-pied dans la nacelle est précisément l'un des points forts de ce LEEN 72. Depuis le lit (180 x 200 cm), la vue sur l'extérieur via un vitrage XXL de 2,50 mètres de long sur 80 centimètres de haut, vous fait voir la mer en mode cinémascope. Si le grand dressing est au même niveau, il faut descendre dans le flotteur pour accéder à la salle d'eau qui, en contrepartie, se déploie sur une grande longueur,



Le flybridge propose une vaste zone de farniente et un poste de pilotage.





Le cockloot ? C'est le mariage du cockpit arrière et du salon...



Cabine intégrée à la nacelle, dans l'étrave de la coque centrale et dans les flotteurs – tous les couchages proposés sont vastes, confortables et assurent la vue sur mer.



Le salon avant jouxte une superbe timonerie intérieure.

entre WC d'un côté, double vasque et douche à l'italienne de l'autre. Quant aux deux cabines invités, l'une occupe l'avant de la coque centrale, l'autre le flotteur bâbord. Elles disposent chacune de leur salle d'eau indépendante, mais dans la première, le WC est séparé et accessible sans passer par la cabine - ce qui en fera des toilettes de jour très pratiques. A l'extérieur, la grande plage avant, dos à la timonerie, est un lieu assez unique, très prisé des invités par beau temps. Un double guindeau de 2 300 W en 24 V occupe la robuste delphinrière. Au mouillage, on occupera volontiers l'immense flybridge accessible soit depuis le cockpit, soit directement depuis la timonerie intérieure. Il est bien sûr possible de piloter à l'abri sous le bimini rigide. Le pilote restera ainsi au contact de son équipage qui profitera de la longue cuisine d'extérieur, du carré avec vue à 360 degrés ou encore des bains de soleil qui occupent l'arrière-bâbord.

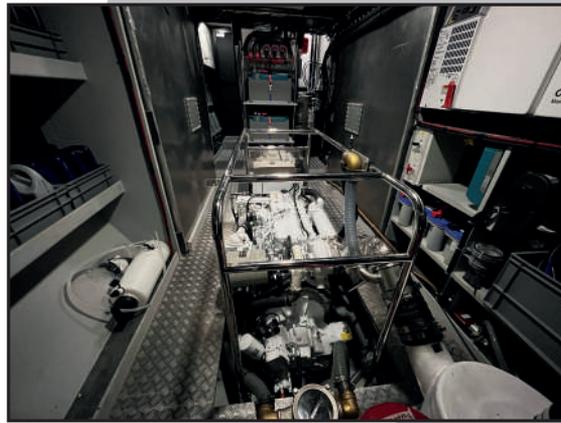
Conclusion

Autonome, rassurant, et parfaitement équipé avec la climatisation, le chauffage, un réservoir d'eau de 1 000 litres, un désalinisateur pouvant fournir jusqu'à 160 litres par heure, des panneaux solaires sur le roof assurant l'autonomie au mouillage et des rangements partout, le LEEN 72 coche toute les cases du multicoque moteur de grand voyage idéal. Il sera présenté en première mondiale lors de l'Annapolis Boat Show, en octobre prochain. Rien de mieux pour tester cette inédite formule de powertri de grand voyage que de la présenter à l'endroit même où est né le concept de trawler. Nous ne serions pas surpris que le LEEN 72, bien que bousculant les habitudes, y rencontre un joli succès. Dans tous les cas, on aimerait beaucoup être à la place de l'heureux propriétaire de cette première unité qui, pour cette saison estivale 2023 a prévu de revenir croiser entre l'Irlande et l'Ecosse...

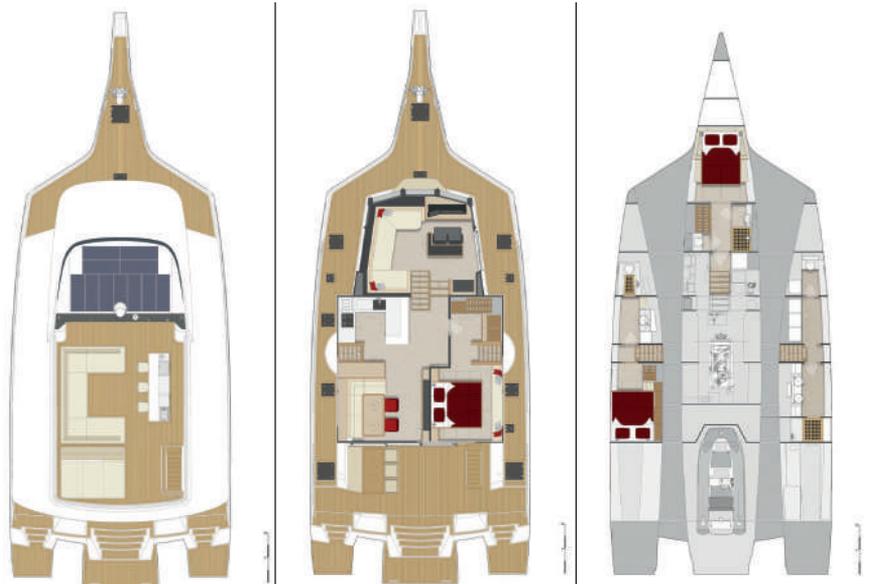
DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : NEEL Trimarans
 Architecte naval : Bernard Nivelte
 Aménagements intérieurs : Pierre Frutschi
 Longueur hors-tout : 21,80 m
 Largeur : 8,85 m
 Tirant d'eau : 1,34 m
 Déplacement léger : 32 t
 Déplacement en charge maxi : 41,5 t
 Carburant : 5 000 l
 Eau : 1 000 l
 Moteur principal : 400 CV Cummins
 Moteurs électriques : 2 x 15 kW
 Prix standards :
 Version Classic
 (1 seul moteur Cummins 400 CV) : 1 911 000 € HT
 Version hybride (celle de notre essai) : 1 999 000 € HT

Principales options en € HT :
 Garage d'annexe : 30 000
 Pont teck (jupes, cockpit, pont avant, passavants, flybridge) : 81 800
 Bimini rigide de flybridge : 24 800
 Cuisine de flybridge : 5 800
 Climatisation réversible : 67 000
 Chauffage Webasto : 16 000
 Dessalinisateur 160 l/h en 220 V : 15 900
 Electronique Simrad complète : 45 000
 Grue hydraulique sur le flybridge : 39 000
 Préparation, mise à l'eau, livraison et 1 000 litres de carburant : 7 200



La salle des machines, déjà impressionnante à bord du LEEN 56, devient ici spectaculaire.



Les chiffres de Multicoques Mag

Régime moteur (RPM)	Vitesse (SOG en nœuds)	Consommation (l/h)
700	4,5	2,5
1 000	7,4	8,00
1 200	9,1	13,00
1 380	10,3	19,00
1 700	11,4	35,00
2 000	12,2	63,50
2 130	12,6	84,00



L'organisation du rendu sur l'écran des caméras extérieures mériterait d'être retravaillée pour ressembler à ce que propose le marché automobile.

Autonomie
 ++ Sécurité
 ++ Espace à bord
 ++ Cohérence du concept

Accès salle d'eau propriétaire
 Retour images caméras extérieures
 Hauteur étraves flotteurs