

LEEN 72

# Le goût de l'aventure



Deux ans après le lancement du Leen 56, premier trimaran moteur à vocation hauturière, le chantier rochelais est de retour avec un modèle plus ambitieux, taillé pour le grand voyage en totale autonomie.

Texte Michel Luizet  
Photos Olivier Blanchet, l'auteur et DR

**SUR LE SEGMENT** du bateau de voyage, il faut désormais compter avec Leen Trimarans. Créée par le chantier rochelais Neel, spécialiste du trimaran à voiles de croisière, la marque lance son deuxième bateau à moteur après le Leen 56 en 2021. Il s'agit d'un modèle encore plus ambitieux, par sa longueur (21 m) et son programme hauturier. La philosophie reste la même, celle d'un authentique trawler à faible consommation et forte autonomie. L'amiral de la gamme reprend un canevas comparable en termes d'aménagements, mais autant la silhouette du Leen 56 est assez ingrate, autant celle du 72 pieds arbore des proportions élancées plus harmonieuses. Toujours est-il que le constructeur est aujourd'hui le seul à proposer à notre connaissance une déclinaison moteur. L'architecte naval Bernard Nivellet est l'artisan de ce concept original. C'est lui qui l'a promu auprès d'Éric Bruneel, le fondateur de ▶



LONGUEUR  
**21,80 M**



Le Leen 72 joue la sécurité maximale en adoptant de larges passavants couverts et un pavois protecteur, complétés par une main courante.

► la marque Leen. Avec son compère Michel Joubert, aujourd'hui décédé, Nivelv a défriché le concept du trawler de voyage qui lui est cher. Selon lui, la formule trimaran cumule les avantages, au premier rang desquels une stabilisation naturelle, jugée beaucoup plus efficace que celle offerte par un catamaran.

## LE TRIMARAN HAUTURIER

peut également se contenter d'un unique moteur, là où un cata en possède deux. Enfin, la coque centrale permet d'augmenter la largeur et la surface du pont principal, ce qui laisse plus de latitude dans les possibilités d'agencement intérieur, toujours par rapport à un catamaran. Cette particularité saute aux yeux dès que l'on embarque sur le Leen 72 par la jupe. Bruneel tient d'emblée à nous montrer le garage à annexe, soute longitudinale étanche

capable de stocker une annexe de type Williams Superjet de 4,35 m de long. « C'est un dispositif que l'on ne retrouvera sur aucun autre multicoque », précise le patron de Leen. Dans le cadre d'une croisière en pleine nature et loin de ses bases, il n'y a pas plus pratique ! Le pont principal forme une plateforme aux dimensions inédites, qui profite d'une largeur utile sans commune mesure (8,85 m). Les passagers évoluent sur un seul niveau, à l'exception de la passerelle en très légère surélévation. Ce confort de circulation est amplifié par le choix d'un aménagement efficace ►

VITESSE MAXIMALE  
**12,7 NŒUDS**



La surface de fly permet d'accueillir des aménagements surdimensionnés, à l'image de ce triple bain de soleil ou du bar-plancha qui fait face au salon en U.



Le poste de pilotage partage l'espace avec un spacieux salon, qui ajoute au confort de la veille en navigation lors des longues traversées.

## ERIC BRUNEEL, FONDATEUR DE NEEL-TRIMARANS

Le fondateur de Neel Catamarans semble être tombé tout petit dans le chaudron de la voile et du multicoque. Il n'a pas 25 ans lorsqu'il devient champion de France de catamaran de sport. Auparavant, il prend part à la construction des catamarans *Charente-Maritime* aux côtés de Jean-François Fontaine. C'est justement au sein de la société Fontaine Pajot qu'il fera une grande partie de sa carrière en tant que directeur commercial puis directeur général délégué. Compétiteur dans l'âme, il met au point en 2004, avec les architectes Joubert-Nivelv et Lombard, le trimaran de course *Trilogic* avec lequel il finira deuxième de la route du Rhum dans la catégorie 50 pieds. Cette expérience de course provoque chez lui un vrai déclic pour la formule trimaran qu'il adapte à la croisière en créant son propre chantier en 2010.



Eric Bruneel, 62 ans, a accompli une grande partie de sa carrière chez Fontaine Pajot avant de diriger son propre chantier depuis 2010.



La nacelle centrale est traitée comme un espace de plain-pied, ouvert sur la mer grâce à une baie vitrée entièrement escamotable.

► et facile d'entretien, que l'on doit à l'architecte d'intérieur Pierre Frutschi, déjà à l'œuvre sur le Leen 56. La déco est neutre et sans fioriture. Sofa en U d'un côté et console étroite avec écran télé de l'autre côtoient une spacieuse cuisine américaine qui multiplie les plans de travail. Entièrement escamotable, la baie vitrée efface la frontière physique entre les salons intérieur et extérieur, et renforce un peu plus l'impression d'espace.

**LE CHANTIER** reprend l'idée majeure de la suite armateur, jouxtant le salon sur le flanc tribord. C'est le même dispositif que sur le 56 pieds et sur certains voiliers trimarans signés Neel. Vitrage panoramique, parois verticales à angle droit et plafond avec une hauteur constante... : la cabine diffère de ce que l'on peut observer sur les autres grands multicoques. La proximité immédiate du poste de pilotage et de la cui-

sine change la donne. Un coin bureau contribue à personnaliser l'espace et à le rendre plus agréable à vivre. Les sanitaires et la salle de bains sont installés tout en longueur, en fond de flotteur. Cela oblige les navigants à descendre quelques marches pour y accéder, ce qui n'est pas des plus confortables, mais on s'y fera. Pour le reste, le Leen 72 dispose d'une capacité de couchage similaire à celle du 56. Une cabine double avec salle de bains dans le flotteur tribord, une autre dans la pointe de la coque centrale. On peut toutefois aménager une cabine supplémentaire (pour un marin par exemple) sous le cockpit.

**EN OUTRE,** les poupes volumineuses des flotteurs, vierges de tout aménagement, sont utilisées en priorité comme espaces de rangement, qui servent la vocation grand voyageur du navire. Il ne serait pas trop compliqué d'en convertir une en cabine ►



La cuisine multiplie les plans de travail et communique directement avec l'espace salon.



Le chantier reprend l'idée phare du Leen 56, développée aussi sur ses voiliers trimarans: une cabine propriétaire implantée sur le pont principal, au contact du grand salon.

**LE DESIGNER PIERRE FRUTSCHI A CONÇU UN INTÉRIEUR ÉPURÉ ET PRAGMATIQUE**



Un système électrique de mise à l'eau permet de sortir et d'entrer sans difficulté une annexe Williams Superjet 435.



La partie avant présente un profil d'une grande originalité, avec cette étrave pincée prolongée par une delphinrière.



La cabine avant doit composer avec le V étroit de l'étrave, d'où la surélévation importante du lit double.

compte pour les propriétaires de Leen. Celui du 72 pieds a le profil d'un baroudeur. Dans ses projets à court terme, une transatlantique sur une route nord en montant jusqu'en Islande. L'objectif est clairement le «grand voyage», que ne sont plus en mesure d'offrir aujourd'hui les grands catas. «À 8 nœuds de moyenne, vous traversez le Pacifique», s'enthousiasme Éric Bruneel. L'équation est vérifiée: 8 nœuds, ce sont 8 litres de consommation horaire, soit un litre au mille. On se rapproche ainsi, en théorie, des 5 000 milles d'autonomie! Le Leen 72 est équipé d'un 330 ch Cummins, soit 30 ch de plus seulement que celui du Leen 56. «Plus la carène est longue, plus elle est efficace», assure le boss. La vitesse maxi flirte avec les



La suite propriétaire est logée sur le pont principal, ce qui permet au propriétaire d'accéder directement à sa cabine depuis le salon. La passerelle combine poste de pilotage et espace de détente pour vivre confortablement la navigation.



Le garage permet de loger une annexe jusqu'à 4,50 m. Pour plus de sécurité, le local ne communique pas avec la soute moteur.

L'unique moteur est logé au centre du trimaran. Il est accessible depuis la descente desservant la cabine avant.



Pare-brise inversé et vue panoramique digne d'une passerelle de cargo, le Leen 72 dispose d'un poste de pilotage tout confort.



Le Leen 72 déploie huit chargeurs-convertisseurs Mastervolt spécialement conçus pour être associés à des batteries Lithium.

► d'appoint. Loin d'être relégué dans les profondeurs du bateau, le «technique» bénéficie à bord des Leen d'un accès privilégié. On pénètre dans la salle des machines en empruntant le même escalier conduisant à la cabine avant. Le 330 ch Cummins trône au centre d'une étroite salle au sol métallique, encadrée par les réservoirs à carburant de 2 500 litres chacun.

**BATTERIES**, convertisseurs, dessalinisateur et éléments techniques sont à portée de main dans la coursive. La facilité de maintenance et d'intervention rapide sur la mécanique est un critère qui

13 nœuds, pas moins que le petit frère. Bluffant! À presque 11 nœuds, la conso est encore très raisonnable: 22 litres à l'heure. Comme sur le 56, le chantier a installé une double motorisation électrique d'appoint, logée dans la jupe des flotteurs. Alimentée par un parc de batteries lithium, la paire d'électromoteurs est suffisamment puissante pour propulser le trimaran à 5-6 nœuds dans un silence quasi absolu. Au bout d'une heure trente, on peut poursuivre sa route sur les électriques en actionnant le

générateur qui recharge en même temps les batteries, à condition de ne pas dépasser les 5 nœuds. Pour le constructeur rochelais, l'électrique n'est pas qu'un gadget. Son emploi est pertinent dans les ports ou dans les zones de navigation protégées. Pour autant, le montage permet de naviguer sur les blocs électriques en alternant la source d'alimentation (batteries et générateur) à l'infini, ou presque! L'approche hauturière du Leen 72 se manifeste par la présence des passavants protégés ad hoc, qui sécurisent les déplacements extérieurs même par gros temps. Cela augmente la hauteur du bordé et n'affine ►

Pionnier de la formule trawler trimaran, le Leen 72 est conçu pour couvrir des distances transatlantiques et vivre en autarcie plusieurs semaines.



Le moteur est rigoureusement centré dans le fond de la coque centrale et à équidistance des deux réservoirs à carburant de 2 500 litres chacun.

► pas vraiment la ligne, mais en termes d'efficacité, il n'y a certainement pas mieux.

**À LA BARRE,** le pilote jouit d'une vision panoramique. On se croirait à la passerelle de commandement d'un grand chalutier ! Il est possible d'installer un ou deux fauteuils face à la console de pilotage, mais l'essentiel de la veille en navigation se fera depuis le confortable salon, qui épouse le flanc bâbord de la timonerie. Par beau temps, l'équipage et le capitaine rejoindront par l'escalier intérieur le flybridge, équipé

## LE TEST NEPTUNE

Cummins DSL9- 330 ch @ 2200 tr/min - 6 cylindres - diesel

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 000	8	9	1,1	3 640
1 170	9	13	1,4	2 860
1 600	11,3	36	3,2	1 250
2 130	12,7	84	6,6	610

\* Avec 20% de réserve

## CARACTÉRISTIQUES

<b>LONGUEUR HORS TOUT</b>	21,80 m
<b>LARGEUR</b>	8,85 m
<b>TIRANT D'EAU</b>	1,34 m
<b>POIDS LÉGE</b>	32 t
<b>TRANSMISSION</b>	ligne d'arbre directe
<b>PUISSANCE MAXIMALE</b>	330 ch
<b>CARBURANT</b>	5 000 l
<b>EAU</b>	1 000 l
<b>CABINES</b>	3 ou 4
<b>COUCHETTES</b>	6 ou 8
<b>CONSTRUCTEUR</b>	Leen Trimarans (La Rochelle, Charente-Maritime)
<b>CATÉGORIE CE</b>	A/10 - B/12 - C/25 pers.
<b>PRIX DE BASE HT AVEC 330 CH YANMAR ET MOTEURS ÉLECTRIQUES</b>	environ 2 500 000 €

d'un second poste de pilotage. C'est depuis cette terrasse que l'on prend conscience des dimensions inhabituelles du Leen 76. Un géant des mers à bord duquel son propriétaire est en mesure de programmer un tour du monde. ■