

# Mon trawler en Méditerranée

Plus que pour n'importe quel bateau, l'acquisition d'un trawler est un long cheminement. Après une recherche minutieuse, Fabrice a opté pour un Selene 48, trawler emblématique de la production chinoise. Il en a suivi pas à pas la construction pour obtenir un bateau en adéquation avec ses envies. Texte M. Luizet - Photos DR



Passer d'une coque open à un authentique trawler de 16 mètres de longueur n'est pas un acte anodin. Pendant des années, Fabrice a sillonné de long en large les plages du désert des Agriates, dont il connaît les moindres recoins. De Saleccia à Murtoli, de Saint-Florent à la Giraglia, les côtes nord de l'île de Beauté sont devenues si familières qu'une certaine lassitude commence à poindre. Après plusieurs étés de balades corses à bord du Boston Whaler familial, on finit par rêver de destinations méditerranéennes plus lointaines et plus aventureuses... L'idée d'un bateau de voyage fait alors son chemin. Le type trawler s'impose naturellement. «J'avais envie d'un bateau simple au look technique et à la finition sérieuse, confie-t-il. Bref, une sorte de Boston Whaler pour des navigations hauturières.»

## Des aménagements bien précis

Avant de trouver l'oiseau rare, Fabrice approfondit ses connaissances en dévorant la presse motonautique. Il se rend plusieurs fois au Miami Boat Show et à Seattle, l'autre capitale du trawler américain, pour se faire une idée précise du marché. Ses copains le chambrent : «Du moment qu'un trawler possède un pare-brise inversé, tu le trouveras à ton goût !» Le futur trawleriste s'intéresse aux marques sino-américaines, les Flemming, Nordhavn et autres Kadey Krogen, mais les juge pas suffisamment européennes, autrement dit, peu au fait des normes CE. À Seattle encore, la visite d'un Selene 36, suivie d'un essai en mer est comme une révélation. Il prend aussitôt contact avec le distributeur en France qui traîne malheu-

reusement une réputation sulfureuse. Embrouille sur le modèle, perte de confiance, mauvais feeling, Fabrice laissera tomber son projet d'achat pendant un an avant de se laisser convaincre par Louis-Charles Koubi, le nouveau et sympathique responsable de la marque chinoise en Europe. Le bateau sera un Selene 48 de série mais customisé au goût de notre futur propriétaire qui sait ce qu'il veut. À quatre reprises, Fabrice fait le voyage jusqu'au chantier de Zhu Hai, en Chine, pour contrôler la construction de son Selene et intervenir sur certains choix d'aménagements. Il convainc le chantier de réaliser le mobilier avec du teck ramageux, contrairement aux standards des plaisanciers américains qui préfèrent le teck uniforme et sans défauts. Pour le plancher teck, ce sera des joints noirs, plus élégants à ses yeux. Il impose aussi un cabinet de toilettes séparé de la douche. Pas facile à caser, mais l'équipe d'ingénieurs de Selene, à l'écoute, trouve la solution. Avec les conseils d'un ami designer, il fait aussi modifier la forme des canapés du salon, bannit tout vaigrage synthétique



Sud Corse, tour de la Sardaigne, sud de l'Italie, Croatie, îles Saroniques... le Selene 48 a déjà pas mal de bouteille !



Le mobilier en teck est typique de la production chinoise. Notez le plafond latté, réalisé à la demande du propriétaire.



Le Selene 48 en balade le long du littoral corse. Après quatre ans de navigations estivales, le trawler chinois compte près de 900 heures de navigation.



Le trawler est équipé d'une unique ligne de mouillage de 100 mètres de long (maillons de 10 mm) avec une ancre de 50 kg.

pour un revêtement en bois latté laqué blanc, crée de toutes pièces un banc trois places en teck et piètement inox pour le fly-bridge. Sur un plan technique, Fabrice a fait sien le proverbe américain qui dit que «ne tombe en panne que ce qui est à bord». «Entre l'envie d'équipements et la crainte du problème technique à répétition, le curseur n'est pas facile à placer», dit-il philosophe. Ainsi, son Selene 48 fait l'impasse sur le dessalinisateur, le groupe électrogène, ou sur la climatisation («c'est la Méditerranée, pas les tropiques !»). Pour les mêmes raisons, il opte pour un monomoteur de 330 ch Cummins, plutôt que deux, mais il s'équipe de propulseurs avant et arrière. Bateau livré, le capitaine commence une série de navigations dans le sud de la Corse et au-delà. Si le Selene 48 répond à ses attentes, il admet qu'il lui aura bien fallu deux ans avant que son trawler soit parfaitement «réglé». De même, il ne mesurait pas l'entretien que réclame

Le mât de charge électrique est bien utile pour hisser l'annexe Caribe de 3,50 m à l'arrière du fly. Celle-ci peut aussi être posée sur la plateforme rallongée grâce à la passerelle faisant office de grue.



une telle unité. «La petite maintenance vous occupe à chaque instant, explique Fabrice. Vous partez avec dix livres dans vos bagages, vous n'en avez pas fini un seul à votre retour de croisière...»

## Opter pour des stabilisateurs

La première année, le tour de Sardaigne est bouclé sans stabilisateurs. «L'équipage mérite une statue, plaisante-t-il. Je n'imaginai pas que l'on pouvait rouler autant.» L'acquisition d'une paire de stabilisateurs Wesmar, dès la saison suivante, annihile totalement le phénomène de roulis en navigation. Miraculeux ! En croisière, la vitesse tourne autour de 8 nœuds

avec une conso d'une poignée de litre par heure ! Après le sud de l'Italie, la côte Dalmate puis les îles Saroniques en Grèce, le bateau est actuellement hiverné à Athènes. Il totalise, après quatre saisons, près de 900 heures au compteur. La destination de la saison prochaine ? La côte turque, probablement à moins que Fabrice ne change de bateau. Malgré ses deux cabines doubles et son canapé convertible, le Selene 48 devient trop exigu pour recevoir enfants et petits-enfants. «Ce qui gâte l'espace, c'est la salle des machines. Elle occupe la moitié de la coque. À quand des pods sur les trawlers ?» Troquer son 48 pieds contre un 54 pieds est une solution qui n'est pas pour lui déplaire. ■

## Selene, un chantier chinois de prestige

Fondé en 1998 à l'initiative de Howard Chen, un architecte naval taiwanais de formation, Selene est devenu, en quelques années seulement, l'un des chantiers de trawlers océaniques les plus actifs et les plus prestigieux au monde. Le site de production est installé à Zhu Hai et Guan Dong dans le sud de la Chine, près de Hong-Kong. La gamme comprend une dizaine de modèles de 36 à 100 pieds. Lancé sur le marché en 2007, le Selene 48 DH est la version modernisée du 47 pieds. Depuis l'année dernière, il porte le nom de Selene 49.

● Longueur 16,15 m ● Largeur 4,78 m ● Poids 36 t ● Carburant 4163 l  
● Poids 36 t ● Prix 875 000 \$ HT avec 330 ch départ chantier ● Chantier Selene (Zhu Hai, Chine) ● Import. Selene Yachts Méditerranée (06)/06 09 38 62 50 (L.-C. Koubi) ● Contact www.selene-yachts.fr