

RHEA TRAWLER 36

Une affaire de compromis

Ce «petit» trawler de 11,30 m de long renouvelle le genre et innove sur bien des aspects tout en respectant la personnalité classique des Rhéa.

Une réussite ! Texte et photos Michel Luizet

Le Rhéa Trawler, troisième du nom, a été présenté pour la première fois à Paris dans sa version Sedan (sans fly). Ce 36 pieds, qui débarque après le Trawler 43 (2010) et le 47 (lancé au Festival de la Plaisance de Cannes en 2012), est le benjamin de la gamme. Tous sont produits près d'Istanbul, dans un nouveau chantier que Rhéa a contribué à créer (lire l'encadré page 43). Neptune s'est donc rendu en Turquie afin de tester le dernier-né, le 36 version fly-bridge, et ce, au moment même où la place Tahir était en ébullition. Des

troubles qui agitaient la capitale, nous n'apercevons rien d'autre que la colonne de fumée blanche des gaz lacrymogènes qui s'élevaient des hauteurs de la rive européenne du Bosphore.

Consommer moins pour naviguer plus

Loin du tumulte de la ville, le Trawler 36 a donc fait son premier galop d'essai sur la mer de Marmara entre les îles des Princes et l'embouchure du fameux détroit conduisant à la mer Noire. À l'évidence, les aficionados de la marque rochelaise ne seront pas déçus en découvrant pour la première

324 916 €
Prix TTC avec 2 x 225 ch Volvo D4
Vitesse maxi (en nœuds) 19
Conso. à 10 nœuds (en l/h) 34
Longueur (en mètres) 11,30
Couchettes 4 + 2 (carré)

Pas de doute, la ligne est bien celle d'un Rhéa Trawler, mais des innovations comme le tableau arrière basculant le distinguent des autres.



► fois le 36 pieds. Si l'on retrouve vite le style à la fois classique et personnel propre à Rhéa, ce modèle présente un canevas audacieux qui se libère de la charte un peu conformiste du trawler de grand-papa. Bertrand Danglade, le patron du chantier, reconnaît en toute franchise l'influence qu'ont pu avoir les Greenline 33 et 40 sur la conception de ce nouveau modèle. La carène du Greenline dite *superdisplacement* tend au même objectif que celle du Rhéa : réduction de la traînée, équilibre des poids et optimisation du rendement pour un large éventail de vitesses en croisière oscillant entre 8 et 16 nœuds. Bref, c'est du consommer moins pour naviguer plus ! La voie suivie par Rhéa est celle d'une carène à semi-déplacement doublement quillée et pincée à l'étrave. Le fond de coque tout en rondeur est assorti de deux larges tunnels qui permettent de « passer » des hélices de fort diamètre (26 x 20' en l'occurrence), plus performantes à basse vitesse. Comme sur les Greenline, les blocs moteurs (2 x 225 ch Volvo en standard ou Yanmar) ont été considérablement avancés dans le bateau si bien que les lignes d'arbre mesurent pas moins de trois mètres de long. C'est un double bénéfice pour le bateau : les hélices plus à l'horizontale travaillent plus efficacement et les poids sont mieux répartis. Bertrand Danglade le confirme : « À bord de la version Sedan, les architectes ont trouvé un centre de gravité d'à peine 76 cm au-dessus de la flottaison. C'est très peu ! »

Aménagements de pont bien pensés

Avec un tel bagage, le Trawler 36 navigue bien, très bien même. Son assiette est parfaite à tous les régimes et peut se dispenser de flaps. Les performances sont conformes aux attentes : 19 nœuds à plein régime et sur mer plate avec une carène grasse. Côté rendement, le but est atteint : on tourne à 2,5 litres au mille à 9/10 nœuds de vitesse, ce qui correspond peu ou prou à la consommation d'un trawler doté d'une carène à déplacement. C'est presque aussi bien que le Greenline 40, il est vrai, motorisé avec seulement 2 x 150 ch et de surcroît, plus léger d'une tonne. À 15 nœuds, la consommation horaire ne dépasse pas 60 l/h.

Le Trawler 36 croise devant Savarona, au mouillage en mer de Marmara. Le fly dispose d'un salon agréable de 6/8 places, dont la majeure partie des éléments est fixée au plancher.

La cuisine en L adossée au cockpit est complétée par une fenêtre escamotable sous le plafond. Un système similaire à celui des Greenline.



Le mât de charge équipé d'un winch est en standard. Il permet de hisser sur le fly des annexes de 2,60 m de long (jusqu'à 3,20 m avec débordement sur l'arrière).



Une combinaison réussie entre trawler traditionnel et vedette contemporaine.

Le principe de la cuisine bar en relation avec le cockpit fonctionne à merveille.

Traitement moderne du salon de timonerie (bois clair) et grande capacité de rangements.

Fly-bridge gigantesque pour un 36 pieds.

Carène bien équilibrée.



Cockpit arrière un peu court et encombré par l'échelle de fly.

Format de la table de salon peu adapté à des sofas en vis-à-vis.

Pas assez de lumière naturelle dans les cabines.

Insonorisation moteur perfectible dans la timonerie.

Design
★★★★
Plan de pont
★★★★
Performances
★★★★
Finition
★★★★
Aménagements
★★★★
★ à revoir ★★ moyen ★★★★ bien ★★★★★ très bien ★★★★★ exceptionnel

Au fait...

Rhéa 43, trois ans après...



Annoncé en 2008, puis lancé en décembre 2009 à l'occasion du salon nautique de Paris, le Rhéa 43 est le premier trawler made in Turquie du chantier rochelais. Les plans avaient été déjà confiés à l'époque au cabinet d'architectes Mortain-Mavrikos. La ligne est assez proche de celle du 36 pieds, mais l'ambiance à bord est nettement plus tradi. De même, le fly de la première version a évolué pour aboutir à celui du 36, plus grand et plus convivial.

Un guindeau Quick de 1 000 W est monté en série. Les deux bannes à mouillage sont indépendantes l'une de l'autre. Une deuxième ligne est donc possible.



Le tableau arrière bascule grâce à un palan manuel ou électrique (en option). À l'usage, ce dispositif est vraiment génial.



Des porte-coupe-vent ferment les accès aux passavants. Combinés à un taud de camping pour cockpit, on obtient un espace clos supplémentaire à l'abri des intempéries.



La soute de cockpit (à droite) est gigantesque et permet de stocker un maximum de matériel.



Toujours raisonnable ! Rhéa propose plus de puissance avec une paire de moteurs de 260 ch, Volvo ou Yanmar, mais l'intérêt reste à démontrer. Pour les manœuvres, le pilote pourra s'aider d'un propulseur d'étrave de série, celui dédié à la poupe étant une option (8 193 €). Une carène plus moderne va de pair avec une conception de pont. Ainsi, Rhéa emprunte à Greenline l'excellente idée du tableau arrière basculant transformable en plate-forme de bain. ►



► Ce dispositif, associé à une cuisine en L adossée à l'entrée de la timonerie, change complètement la perception et l'ambiance de ce cockpit à géométrie variable. Tout devient plus facile au mouillage : l'installation d'une table, l'accès à la baignade, la préparation des repas sur un plan de travail ouvert sur l'extérieur. La plate-forme escamotable a aussi l'immense avantage de faire office de passerelle au port (encore faut-il que le quai ne soit pas trop haut...) et de diminuer la longueur hors-tout du bateau d'un bon demi-mètre. Un seul regret toutefois : le cockpit ►

Coup de jeune !
Le salon est très lumineux grâce au bois clair. Notez le plafond en PVC forex façon lattes vernies, qui renvoie bien la lumière. Le sofa est convertible en lit double.

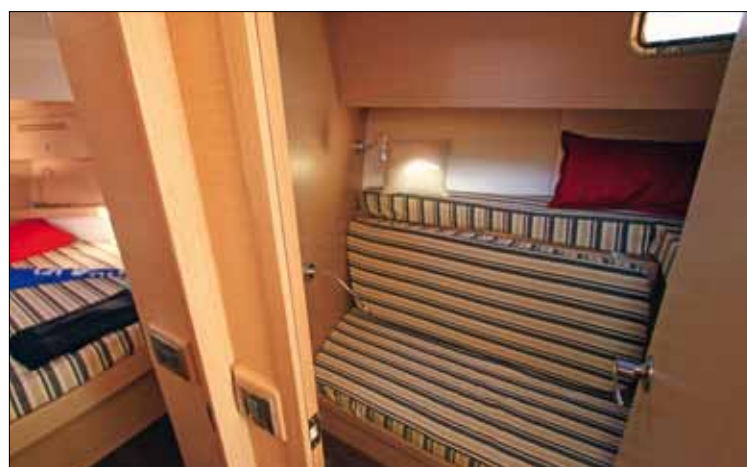
Le lit de la cabine avant a été peu surélevé, ce qui renforce l'impression d'espace. Seul bémol, les dimensions modestes des hublots.



La version mer et rivière



Comme Bénéteau et son Swift Trawler 34S, Rhêa a lancé parallèlement au fly, une version Sedan, c'est-à-dire sans fly-bridge mais avec un toit ouvrant. Ce modèle cible une clientèle adepte de la croisière mixte mer et rivière grâce à un tirant d'air limité. Son prix de base est diminué de 13 300 euros par rapport à la version fly.



La cabine latérale ne peut offrir que deux lits superposés. Notez l'épaisseur des cloisons formées de deux contreplaqués et d'une âme en mousse PVC.

Au fait...

Un partenariat avec la société turque Borusan

Rhêa a décidé d'implanter sa production de trawlers en Turquie pour des raisons économiques, mais aussi pour bénéficier du savoir-faire légendaire des charpentiers de marine locaux. Durant deux ans, le constructeur français a collaboré avec le chantier Egemar, spécialiste du lobster boat, mais les difficultés financières de ce dernier ont contraint le patron de Rhêa, Bertrand Danglade, à trouver un nouveau partenaire. Il s'appuie désormais sur Borusan, le leader

turc du pipeline qui, séduit par Rhêa, a créé pour l'occasion un chantier naval à une trentaine de kilomètres d'Istanbul. Les meilleurs ouvriers d'Egemar ont été recrutés afin d'assurer la continuité de la marque. Aujourd'hui, Rhêa dispose d'un réseau de 25 concessionnaires en France, mais les ventes à l'export ne cessent de progresser et représentent cette année 20% du chiffre d'affaires. Le joint-venture avec Borusan contribue à son développement international.



Le franc-bord remonte assez haut sur l'avant de façon à obtenir un pont en creux bien protégé et sécurisé par une discrète main courante.



Sous le pont, Rhéa est parvenu à dégager un volume considérable. Deux soutes de rangement compartimentées se succèdent jusqu'à la salle des machines, très avancée. Le chantier propose même d'installer au milieu une cabine d'appoint.

Une cuisine et une terrasse sur la mer, c'est le principe adopté pour ce nouveau Rhéa. Cette configuration rend le cockpit plus convivial.

► aurait mérité d'être un peu moins étroit. Pour le reste, le pont du Rhéa 36 est traité comme un véritable trawler : passavants protégés, porte coupe-vent de cockpit, mât de charge et manches à air old fashion, qui sont inscrites dans l'ADN de la marque. Sur le pont supérieur, on retrouve tout le sens esthétique de Rhéa. Le salon en U ne manque pas d'allure avec sa sellerie grise et son dossier à armature légère. Le bimini, indispensable sous ces latitudes, est une option (3 800 €) tout comme la cuisine d'été avec évier, frigo et plancha électrique (1 041 €).

Un coup de jeune à l'intérieur

À l'intérieur, le Rhéa 36 crée la surprise en adoptant un aménagement en chêne clair qui capte bien la lumière. Le mobilier a été allégé et débarrassé du style parfois maniéré des trawlers classiques (bois saturé de vernis, parois ouvragées, portes cintrées ou à claire-voie...). Bien sûr, le client choisit l'ambiance de son choix. Le catalogue propose un éventail de planchers, de teintes et d'essences de mobilier (chêne, teck, sapelli...) et de tissus d'ameublement. En outre, ce «coup de jeune» se fait dans le respect d'une construction sérieuse. La coque est en sandwich avec âme de balsa, qui remonte jusqu'au livet de pont. C'est la garantie d'un bon isolement phonique et thermique. Les cloisons doublées avec une âme en mousse PVC sont de belle épaisseur et permettent de passer discrètement le câblage électrique. Enfin, une poutre structurelle, comme un IPN, renforce le profil de la timonerie. L'agencement de l'habitacle



La plage avant, avec ses passavants en creux, est munie d'un bain de soleil prolongé par une banquette.



Avec une motorisation standard de 2 x 225 ch Volvo en ligne d'arbre, le Rhéa 36 file les 18/19 nœuds en pointe.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / h-t	10,80 m / 11,30 m
Largeur	4,10 m
Tirant d'eau	1,10 m
Poids	9 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 260 ch
Carburant	1 000 l
Eau	500 l
Cabines	2
Couchettes	4 + 2 (carré convertible)
Catégorie CE	B/8

LE TEST NEPTUNE

Volvo D4-225 - 2 x 225 ch @ 3 500 tr/mn 4 cylindres en ligne - 3,7 l - diesel TDI (559 kg)					
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Cons. (l/h)	Rendement (l/mile)	Autonomie* (milles)	
2 000	8	13	1,6	500	
2 400	9,1	23	2,5	320	
2 800	10,5	36	3,4	235	
3 200	12,2	46	3,8	210	
3 600	15,7	72	4,9	163	
4 000	19	95	5	160	

* Avec 20% de réserve
Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, vent nul, carburant 38%, eau 20%. Carène un peu grasse.

PRIX DE BASE (TTC)

324 916 €	avec 2 x 225 ch Volvo D4
331 616 €	avec 2 x 260 ch Volvo D4
337 816 €	avec 2 x 220 ch Yanmar 6BY2
341 515 €	avec 2 x 260 ch Yanmar 6BY2

Options : générateur Onan 6Kw 16 971 € ; fermeture de cockpit 2 383 € ; propulseur de poupe 7 566 € ; teck massif pont complet 26 910 € ; pack électro Simrad NSS8 pouces 5 613 € ; pilote auto Simrad 4 969 € ; chauffage air pulsé 3 900 € ; plancha électrique de fly 1 081 €...

CONTACT

Chantier	Rhéa/Borusan (Istanbul, Turquie)
Contact	www.rhea-marine.fr

SES CONCURRENTS

	Greenline 40 Beaucoup de points communs avec le Rhéa, mais pas de modèle fly. Long. 11,99 m - Larg. 4,25 m - 2 x 150 ch - Prix 337 000 € TTC.
	Bénéteau ST 34 Le best-seller des trawlers Bénéteau (en monomoteur). Long. 11,14 m - Larg. 4 m - Catégorie B/8 pers. - 425 ch - 239 320 € TTC.



Deux portes latérales plutôt qu'une. Rhéa a privilégié les déplacements à bord. Personne ne s'en plaindra !



Le fly bénéficie d'une échelle sécurisée et ergonomique. À l'inverse, elle empiète trop selon nous sur la largeur de cockpit.

compose d'une grande salle de bains et de deux cabines doubles, dont une avec lits superposés. Cette dernière est étroite et encombrée lorsque le lit supérieur est en position relevée mais, compte tenu des dimensions du bateau, il était difficile d'en tirer meilleur parti. Rien à redire en revanche sur le standing de la cabine avant où le volume de rangement est important. Bien fini, bien agencé, le Rhéa Trawler 36 Fly ne manque pas d'atouts ni de caractère pour réaliser une belle carrière commerciale. D'autant plus que son prix de base est plutôt bien ajusté face à une concurrence où le sérieux de fabrication n'est pas toujours une priorité. ■