



JP54

Le croiseur du



futur

C'est un bateau extraordinaire, un engin de rêve, et dans le même temps un voilier de croisière. Beaucoup plus que de la haute technologie, une histoire d'hommes. Et de femmes.

Texte et photos : Loïc Madeline.

ELLE VIT AU BORD de la mer, à Nice, et porte un nom prédestiné. Stéphanie Marin n'est pourtant pas une habituée des pontons ou une ancienne des Glénans. Non, Stéphanie est designer et cette jeune femme débordant d'idées et d'énergie a su imposer sa griffe dans un domaine où la mode semble varier aussi vite qu'au rythme des marées. Son univers à elle est tout de douceur. Ses fameux coussins en forme de galets sont une signature. Et si le JP54 est un bateau unique, c'est à elle que l'on le doit.

Il a dessiné le bateau vainqueur de la dernière Transat Jacques Vabre, mais aussi les derniers voiliers de Vincent Riou, Kito de Pavant, Michel Desjoyeaux ou Jean-Pierre Dick. Son Class 40 a quasiment tout gagné cette année, y compris la Route du Rhum : Guillaume Verdier, en tandem avec le cabinet VP/LP pour les 60 pieds Open ou tout seul pour ses autres bateaux est bien l'architecte phare de la course au large à la française. Et si le JP54 est un bateau aux performances extraordinaires, c'est à lui qu'on le doit. Pourquoi le présente-t-on encore comme un challenger là où il mérite l'étiquette de favori ? Jean-Pierre Dick semble toujours un rien décalé dans la grande famille des solitaires. Un peu parce qu'il est niçois, beaucoup parce qu'il n'a pas usé ses fonds de cirés en Mini-Transat et en Figaro. Même son palmarès brillant (Tour de France à la Voile, Transat Jacques Vabre – deux fois – et Barcelona World Race) n'en fait pas un marin comme les autres. Et ce grand blond avec un bateau bleu détone encore en s'investissant dans ce bateau exclusivement dédié à la croisière. Si le JP54 n'est pas un bateau comme les autres, c'est à lui qu'on le doit. Luc Bartissol, malgré sa participation à la Mini-Transat, ne s'est pas fait un nom en tant que skipper. Plutôt en tant qu'équipier de premier choix. Il a navigué avec Isabelle Autissier et Catherine Chabaud, participé à deux Withbread... et il aime à la fois



▲ Les fameuses toilettes centrales du JP54 avec la cuvette des WC montée sur cardan.

la construction et la Nouvelle-Zélande (où il avait construit son mini-transat). Directeur technique des précédentes campagnes de *Paprec Virbac*, ce marin hors pair s'est installé aux antipodes où il a surveillé la construction du JP54. Si ce bateau hors normes ne ressemble pas à un prototype, c'est à lui qu'on le doit. Luc Talbourdet n'est pas un marin, plutôt un homme d'affaire qui a eu l'heur de croiser Jean-Pierre Dick sur les bancs d'HEC. Quelques années plus tard, il le retrouve pour le seconder dans son projet de participer au Vendée Globe. Le tandem est très efficace. Trouver des partenaires, établir un projet, résoudre les mille et un problèmes de logistique sont son affaire et Luc est bientôt à la tête de l'Imoca pour en faire la brillante classe qu'elle est devenue. Si les idées de Jean-Pierre peuvent se concrétiser et si le JP54 n'est pas un bateau comme les autres, c'est à lui qu'on le doit.

LE JP54 NE RESSEMBLE A RIEN DE CONNU

Autant de talents et de compétences ont permis d'aboutir à un bateau résolument différent. Pas seulement plus rapide. Ou plus grand. Ou plus confortable. Pas comme les autres, cela veut dire que l'on navigue avec un grand sourire. Que l'on dévale les vagues à plus de 15 nœuds sans effort. Pas comme les autres, c'est aussi ce cockpit franchement dissymétrique avec un banc d'un côté et pas de l'autre. Et toutes les manœuvres qui reviennent sur le même bord. Nous pourrions longtemps parler du plan de pont mais on ne résiste pas au plaisir d'une plongée à l'intérieur de la bête. Bienvenue dans un autre monde.

Le JP54 ne ressemble à rien de connu, ni à un bateau de course ni à un bateau de croisière. Et pourtant les attributs de l'un et de l'autre sont là. Mais tellement différents qu'on peine à les reconnaître. Pour commencer, il faut imaginer un espace très largement ouvert, depuis la descente décalée sur tribord jusqu'aux cabines avant en forme de lits bretons. Au milieu de cet immense espace, seulement deux meubles : une table aux pieds aériens et un volumineux bloc cuisine-table à cartes-stockage baptisé le carrousel. L'idée vient directement des voiliers à bord desquels Jean-Pierre Dick a couru le Vendée Globe. L'ensemble pivote autour d'un axe central afin que, lors des navigations, un maximum de poids soit stocké au vent. Et du poids, il y en a puisque, outre la table à cartes et la cuisine, ce bloc pivotant inclut l'ensemble des batteries et des tableaux électriques. Au total, quelque 800 kg qui peuvent ainsi se déplacer d'un bord sur l'autre. D'ailleurs ils permettent également de garder le bateau (presque) à plat lorsqu'il est au port. La quille est en effet volontairement basculée au mouillage afin de limiter le tirant d'eau. Sur l'avant du carré,



IVOR WILKILS/JP54



IVOR WILKILS/JP54



LE JP54 EN CHIFFRES

Long. coque : 16,45 m. Largeur : 5,30 m.
TE : 3,50/2,50 m. Dép. : 9 000 kg.
Lest : 3 400 kg. SV au près : 216 m². Génois :
108 m². GV : 108 m². Mat. : carbone/mousse.
Arch. : Guillaume Verdier.
Design : Stéphanie Marin. Const. :
Absolute Dreamer. Prix : nc.

“ A l'extérieur on peut prendre le JP54 pour un voilier de course mais sous le pont, on perd toutes ses références. ”



Vous n'êtes pas embarqué sur un vaisseau spatial mais à bord d'un voilier de croisière pas comme les autres.

on peut d'ailleurs voir cette fameuse quille qui assure au JP54 des performances tout à fait époustouflantes. J'ai parlé de carré, mais le terme n'est sans doute pas le plus approprié pour décrire cet espace aux formes très douces. Des banquettes souples épousent les formes du bordé tout capitonné de coussins. Chacun d'eux cache en fait un rangement. Sans qu'aucun meuble ne soit visible, sans poignée, loquet, bouton-poussoir, des dizaines de caches permettent de ranger aussi bien ses affaires personnelles que le matériel du bord. Astucieux. Et pour se déplacer dans ce grand espace ? Il y a de multiples mains courantes, des tubes de carbone ici. Des poignées moulées dans les meubles là. Et même des mains courantes qui font office d'éclairage. Au début on hésite un peu à saisir à pleines mains ce qui ressemble à un néon, mais ça fonctionne, et comme main courante et comme éclairage. Les déplacements sont également sécurisés par un revêtement de sol identique aux pads qui permettent de ne pas glisser sur une planche à voile. C'est diablement efficace. Même si le bateau gîte, vous ne risquez pas de glisser sur les planchers.

DE VRAIES CABINES ET DE VRAIS PLACARDS A CIRES

En avant du carénage qui habille le vérin de quille, deux cabines, comme des alvéoles. Des lits bretons fermés par des rideaux avec du rangement dessous. Et encore une bonne idée, celle de sacs qui peuvent se stocker verticalement pour faire penderie ou horizontalement comme des équipets. Plus la peine de déballer ses affaires en arrivant à bord et de refaire son sac en partant. Bien vu. Entre les deux cabines avant, un cabinet de toilette. On se contente ici d'un seul WC mais au centre du bateau, donc plus facilement accessible, en carbone pour peser un minimum et sur cardan pour que l'on soit confortablement installé, même à la gîte : c'est pas plus bête, non ? Le JP54 compte aussi deux vraies cabines arrière. Malignes, à l'image de cette petite tablette sur laquelle on peut poser un ordinateur. Partout des prises 220 V. Et toujours ces sacs qui forment penderies lorsqu'on les suspend aux crochets ad hoc. Nous avons même remarqué, au pied de la descente et à l'entrée de chacune des cabines arrière de véritables penderies à cirés. Ici, il y en a une de chaque bord et tout de suite accessible en pénétrant dans l'habitacle ou avant de sortir sur le pont. Pour parler franchement, et pour peu qu'il y ait du vent, le ciré fait partie de l'équipement du bateau. Nous avons eu la chance de tester le JP54 avec un peu plus de 20 nœuds et nous avons découvert un bateau qui va vite, très vite même. A 80° du vent apparent, nous cavallons, c'est un vrai bonheur, à 11, 12 nœuds sans forcer. Tout à l'heure, les vagues avec nous,



S. MARIN/JP54



▲ De vrais placards à cirés au pied de la descente, il y a longtemps qu'on n'avait pas vu ça.



▲ Un grand rangement sous le lit breton mais aussi des équipets au-dessus du matelas.



▲ La tête de quille est facilement accessible. A l'arrêt, le voile de quille est légèrement incliné sur bâbord.



“ Ce n'est pas de la science-fiction, simplement l'intelligence du design de Stéphanie Marin appliquée à l'intérieur d'un croiseur. ”



▲ Les coussins qui tapissent le bordé cachent en fait des dizaines de rangements.



▲ Le sac de voyage devient armoire verticale une fois suspendu dans la cabine.



▲ Pas un néon mais une main courante : si, si, on peut s'y tenir sans aucune crainte!



▲ Le côté cuisine du carrousel ne manque pas d'équipements. On a même pensé à la pompe à eau de mer et aux tiroirs grillagés pour les fruits et légumes.



▲ On peut s'asseoir à deux sur la banquette de la table à cartes, mais aussi adopter une position plus allongée.

le speedo franchira allégrement la barre des 17 nœuds et le bateau reste calé sur 15 dans des surfs interminables. Revers de la médaille : un bateau qui va vite est un bateau qui mouille, notamment au près. Pourtant, personne ne s'en est plaint. A la fois surpris et grisé par la vitesse de l'engin, on en redemande même. Bon, il y a bien des choses à revoir ou à ajouter, à commencer par une solide main courante au milieu du cockpit pour sécuriser les déplacements. Et puis faire revenir l'ensemble des manœuvres sur un seul winch demande à y voir clair dans tous les bouts, manœuvres, écoutes, drisses ou commandes de taquets. Heureusement, le marin du bord a quelques milles dans les pattes. Un bémol aussi pour une barre un peu plus dure en bâbord qu'en tribord.

ÇA NE DEMANDE QU'À PARTIR EN MARCHÉ ARRIÈRE

Mais voici venir le moment tant attendu : le virement de bord. Il faut faire passer le carrousel et ses 600 kg d'un bord sur l'autre avant d'entamer le virement. Pour ce faire, on essaie de naviguer relativement à plat, donc près du vent mais sans arrêter le bateau : un déplacement léger face aux vagues et au vent, c'est comme un cata de sport, ça ne demande qu'à partir en marche arrière au péril des safrans. On se concentre sur la barre pendant que l'équipier, tranquillement assis à la table à cartes actionne le bouton magique qui fait pivoter l'ensemble. 55 secondes chrono. Une fois le bloc sous le vent, le bateau reprend de la gîte et l'on en profite pour virer. C'est à vrai dire le seul moment délicat de notre sortie. On comprend qu'il ne doit pas être aisé de multiplier les virements. Ça tombe bien, nous sommes à bord d'un bateau de croisière fait pour avaler les milles entre deux destinations, pas sur un régatier tirant des bords entre deux bouées. Mais la croisière, cela signifie aussi la recherche des mouillages tranquilles. Et justement, nous allons chercher un abri en rade de Villefranche. L'occasion de mettre à l'épreuve le système de mouillage : l'ancre est astucieusement cachée dans la delphinière qui sert à amurer l'asymétrique. Lors de sa remontée, un jet d'eau rince automatiquement la chaîne. Et, signe que ce voilier vraiment rapide est aussi vraiment croisière, une annexe gonflée est cachée sous le cockpit. Il suffit de détacher la fixation de l'écoute de grand-voile, un simple pad eye textile, et l'on ouvre le coffre. Une bonne traction sur le bout de sortie et voici notre annexe à l'eau. Après la pause salade, nous repartons dans le tout petit temps de la rade. L'occasion de découvrir qu'une quille basculante peut aussi s'incliner sous le vent pour faire porter les voiles plus facilement. Alors oui, nous sommes vite convaincus : la quille basculante n'est pas incompatible avec la croisière !



“ C'est reparti pour un long surf à plus de 15 nœuds. Attention, on y prend très vite goût ! ”



▲ Au mouillage, on retire le capot arrière pour libérer l'annexe, déjà gonflée, qui attend patiemment dans son garage. En revanche, le hors-bord reste à installer sur le tableau.



▲ L'ancre est à poste sous la delphinère qui sert aussi à déporter le point d'amure du gennaker.



▲ Le piano n'est pas sur le rouf mais à tribord sur le pont, juste devant le winch électrique.



▲ Toutes les voiles d'avant sont sur stockeur pour avoir toujours la toile du temps.



▲ La patte-d'oie de l'écoute de grand-voile est solidaire du bateau par un pad textile.



▲ Les commandes d'enrouleur des voiles d'avant circulent à l'intérieur d'un cale-pieds.



▲ Les larges cale-pieds sur l'arrière du cockpit sont démontables.



▲ Trois positions possibles pour le cale-pieds du barreur pour être toujours bien installé à la barre.