

Saint-Laurent 34

Un quillard à quille relevable construit sur mesure pour la croisière hauturière



Texte et photos de Michel Sacco

Deux heures de navigation par bonne brise devant Saint-Jean-Port-Joli ont suffi pour me convaincre du solide tempérament marin du Saint-Laurent 34. Un bateau certes très convaincant, mais aussi formidablement bien adapté à son programme de navigation qui se propose de combiner les balades dans les ports à faibles hauteurs d'eau de l'estuaire du Saint-Laurent et les trajets océaniques sur l'Atlantique Nord. Pour venir s'échouer sans souci devant le chalet familial dans les îles de Kamouraska, sans pour autant handicaper la raideur à la toile d'un bateau devant être capable de s'élever au vent par forte brise, la solution de la quille relevable s'imposait tout naturellement.

Les plans de ce voilier, construit spécifiquement pour les besoins de son propriétaire, ont été commandés au cabinet français Plessis et Associés. L'architecte Gildas Plessis

a déjà dessiné plusieurs unités à quille relevable, dont le Luux 10.90, un bateau en strip-planking qui affiche quelques airs de ressemblance avec le SL 34. Notre propriétaire de Saint-Jean-Port-Joli ne voulait pas d'un bateau en composite, lui préférant de loin une structure métallique, plus lourde et plus puissante dans la mer formée. Le bon comportement au près et l'aptitude à serrer le vent était un autre critère incontournable. «Si tu ne remontes pas au vent, tu fais du moteur» rappelle le propriétaire, qui a pris en charge la gestion du projet de construction en s'entourant de François Maillette, représentant de l'architecte au Québec, de Philippe Oulhen, de North Sails, pour la conception des voiles et du plan de pont, et du chaudronnier Roland Guiberteau, qui a été chargé de réaliser la coque et le pont.

Le résultat final mérite un coup de cha-

peau. Voilà un bateau simple, sans fioriture, qui ne sacrifie à aucune mode et affiche un remarquable comportement sur l'eau. L'hyper-rigidité de la structure confère à l'équipage un grand sentiment de sécurité.

Sous grand-voile haute et génois n°2 dans 15 à 18 nœuds de vent réel, le SL 34 avale le clapot avec beaucoup d'aisance. Sans forcer et sans ralentir. Un charme. Particulièrement raide à la toile, il salue les risées sans broncher. Une puissance surprenante pour un voilier de seulement 34 pieds. La barre reste douce et plutôt neutre, on peut d'ailleurs facilement la lâcher pour laisser le bateau se débrouiller tout seul, la stabilité de route est irréprochable et le voilier file sur des rails. Comme toutes les unités à doubles safrans, c'est un peu raté pour les sensations, d'autant plus que les paliers dans lesquels pivotent les mèches induisent de la friction.



en soit, j'ai la profonde conviction que plus la mer est formée et le vent soutenu, plus le bateau est en mesure d'exprimer son potentiel. Voilà donc une bonne bête de brise capable de bouffer du mille en toute sécurité.

Le bord de largue, une fois sous génois et une autre fois sous spinnaker asymétrique, ne m'apprend rien de plus que je ne savais déjà. Le comportement est honnête, mais il manque de vent pour vraiment s'amuser. Le propriétaire me raconte avoir touché des pointes à 15 nœuds au portant dans la brise sous génois tangonné. Il ne m'est pas venu à l'esprit de mettre en doute les aptitudes au planing du SL 34, cette carène large et stable doit certainement se révéler très rapide au largue dans la brise.

Le plan de pont proposé par l'architecte, et légèrement modifié par le propriétaire, s'avère très fonctionnel. Le barreur est installé complètement à l'arrière du cockpit, derrière la barre d'écoute qui sépare les banquettes du cockpit des postes de barre. Depuis la barre franche, il suffit d'étendre la main pour manœuvrer les écoutes de génois ou celle de la grand-voile. Une disposition simple, efficace et adaptée à la navigation en équipage réduit, voire en solitaire. En fait, la plupart des manœuvres courantes se font depuis l'extrémité arrière du cockpit, mis à part naturellement celles des drisses et des prises de ris qui sont toutes renvoyées sur le sommet du rouf. Rien à redire à ce choix de configuration, si ce n'est l'absence de support dorsal pour le barreur, à l'inverse des équipiers qui disposent de confortables banquettes

dans le cockpit. L'équipage du SL 34 a minimisé le problème en s'équipant de coussins de toile rembourrés qui apportent un peu plus de confort au barreur. Quant aux longues périodes derrière la barre, on les a confiées au pilote automatique dont le cylindre hydraulique se fixe sur une barre métallique reliant les deux barres franches. Des volumes de rangement ont été aménagés dans le plancher et sur les parois latérales du cockpit, mais on ne retrouve pas là de très grands coffres puisque le carré se trouve justement sous le cockpit. Quant au tableau arrière ouvert, il facilite la circulation à quai et à l'échouage.

J'ai particulièrement apprécié les larges passavants qui permettent de circuler très librement sur le pont, le pavois, surmonté d'un joli liston de bois, qui dépasse la ligne de pont de quelques centimètres et qui offre ainsi une très bonne prise pour se caler les pieds et enfin cette main courante à plat pont, devant le rouf sur laquelle on peut se cramponner ou fixer un sac à voile.

Le Saint-Laurent 34 aurait certainement pu supporter un mât plus long que celui dont il est gréé pour le doter d'un peu plus de toile dans le petit temps. On a plutôt fait le choix raisonnable d'un plan de voilure qui facilite la vie en croisière et donne son meilleur dans la brise. Le gréement 9/10° fait la part belle à la grand-voile et limite ainsi les surfaces des voiles d'avant qui se manœuvrent donc sans effort. On a choisi de se passer d'enrouleur pour privilégier l'efficacité au près. Le génois n°2 peut tenir le coup jusqu'à 25 nœuds avec un ris dans la GV, le numéro 3 – qui comporte

On finit toutefois par s'y habituer rapidement et je n'ai jamais senti la barre durcir ou communiquer une sensation de pression excessive. Le SL 34 n'est pas seulement puissant et raide à la toile, c'est aussi un bon «capeur». La régate des Piliers nous donne l'opportunité de nous comparer à d'autres unités de taille similaire. Un Niagara 35 doté d'une jolie garde-robe en fait les frais. Le SL 34 lui grignote les quelques degrés fatidiques pour le sortir en cap... et en vitesse. À ce sujet, le choix de profils relativement épais pour le voile de quille et les safrans contribue probablement à retarder le moment du décrochage des plans anti-dérive. Quoi qu'il



Une gîte modérée et beaucoup de puissance, le Saint-Laurent 34 n'a pas peur du clapot.



Au moment de virer, l'équipage peut rester derrière la barre d'écoute. La barreuse peut choquer la contre écoute sans se déplacer de son poste. Notez la présence des compas, juste devant les postes de barre. L'avant du cockpit reste complètement libre de toute manœuvre.



Les coffres de rangement sont situés dans le plancher et sur les parois latérales du cockpit. Les hublots ouvrent dans le carré. Le pataras hydraulique permet de bien contrôler la flèche d'étai. Le cylindre hydraulique du pilote automatique risque d'avoir la vie dure ainsi exposé.



Les jolies formes arrondies du rouf, un véritable coup de maître de la part du chaudronnier. Partout, le degré de finition de la soudure est irréprochable. Notez les mains courantes sur le sommet du rouf et au centre du pont.

lui aussi une prise de ris – prend le relais au-delà. Enfin, un bout-dehors télescopique, qui se manœuvre depuis l'intérieur, permet d'amurer le spinnaker asymétrique.

Un mot au passage sur la remarquable réalisation du chantier Guiberteau pour l'ensemble de la structure et plus précisément pour celle du rouf arrondi, particulièrement complexe à mettre en forme. Le résultat ne manque pas d'élégance et témoigne avec éloquence du talent et des compétences de Roland Guiberteau en la matière. Le sérieux et la solidité de la structure représentent d'ailleurs l'une des plus belles qualités de ce joli petit bateau de voyage. D'après M. Guiberteau, il y aurait même plus de membrures et de lisses que nécessaires. Le propriétaire a jugé bon de ne rien modifier

et une dernière entre la cabine avant et la soute à voile.

La quille coulisse dans son puits et comporte deux positions de blocage grâce à un axe métallique que l'on insère manuellement. Le bateau s'échoue sans crainte sur le bulb. Un puissant vérin hydraulique conçu par le propriétaire permet de varier le tirant d'eau de 2 m à 0,90 m. Les safrans sont en structure composite renforcée avec une âme d'aluminium.

Les aménagements intérieurs sont fortement influencés par la présence du puits de quille en plein centre du bateau et par le choix délibéré de déporter le carré complètement à l'arrière de l'espace habitable. Au bas de la descente, on se retrouve nez à nez avec la cloison en demi-cercle du cabinet de toilette,

aux spécifications de l'architecte sur ce point, le SL 34 est donc un petit costaud qui peut prendre des coups.

Pour satisfaire aux besoins de sécurité au large, le bateau 34 est doté de trois cloisons étanches: une à l'extrémité du carré arrière, une autre devant le puits de quille (qui reste à terminer avec des portes en composite

situé en plein centre, une coursive circulant de chaque côté de celle-ci. À tribord, la cuisine, à bâbord, la table à carte et une banquette, à l'avant les cabines. Une disposition un peu déroutante, très cloisonnée et offrant peu de perspective visuelle, mais qui ne manque pas pour autant de logique et d'esprit marin. Vous avez compris que le Saint-Laurent 34 est d'abord un bateau conçu pour naviguer au large plutôt que pour organiser des cocktails à la marina. Ce schéma d'aménagement délimite clairement les aires de repos et de travail, et l'on appréciera par mer formée le fait de pouvoir se caler sur la cloison centrale. Le carré arrière est la pièce de résistance de ce choix d'aménagement. Il offre un espace généreux où huit personnes peuvent s'attabler. Au-dessus des banquettes, des couchettes de quart équipées de planchettes amovibles font office de toiles anti-roulis. Huit hublots éclairent et ventilent le carré (six sur les murailles de la coque et deux sur les cloisons du cockpit), ce qui procure une belle luminosité et permet de profiter du paysage. Le propriétaire nous indique que ses enfants ont adopté ce carré, ils viennent s'y installer pour jouer au cours des périodes de navigation pendant que les adultes vaquent aux occupations du bord. Un bémol, le plancher du cockpit coupe le champ de vision et il faut se résoudre à converser avec des équipiers dont on n'aperçoit jamais le sommet du crâne. Une situation qui n'a cessé de me déranger, mais à laquelle on doit bien finir par s'habituer. Les enfants diront que c'est bien là un problème d'adulte. Ajoutons que les

Un concept global
de services
aux plaisanciers

Marina Gagnon et fils Ltée



Samedi et dimanche
28 et 29 avril 2007,
venez visiter nos nombreux
modèles Hunter et
Jeanneau en démonstration
sur nos terrains

HUNTER



MARINE



JEANNEAU
VOILIER



33



27



42DS



38



36i



39i



Nouvel atelier ultramoderne
d'une hauteur de 32 pieds
pour une surface de 14 000 pieds,
(220' x 75') avec accès multiples

NOUVEAU • SERVICE VOILE voile@marinagagnon.com

- Réalisation filières de lignes de vie + gamme complète de cordage pour le gréement
- Panneaux Solaires
- Éolienne
- Chauffage
- Déssalinisateur
- Bossoir : Davit, support moteur hors bord, arches divers, plateforme de bain sur jupe arrière...et bien plus!

Services

- Piscine chauffée
- Tables à pique-nique et BBQ
- Cour asphaltée
- Terrains de basket-ball, ballon volant, jeux de fers, pétanque
- Place à quai, court et long terme
- Entreposage intérieur ou extérieur
- Service de courtage expérimenté
- Salle de montre ouverte 7 jours par semaine
- Vaste magasin, un des plus complets au Québec
- Chantier naval complet de haute technologie

50, 62e Avenue
Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix
Québec J0J 1G0

Tél.: (450) 291-3336
Montréal: (514) 875-8080
Fax: (450) 291-3309

www.marinagagnon.com

MARQUIS

Cruisers
yachts

DORAL CARVER
YACHTS

COBALT

caribe
PNEUMATIQUES

bateaux sont de toute façon toujours le résultat de multiples compromis et que le plaisir de naviguer là où la plupart des voiliers ne peuvent aller à cause de leur tirant d'eau mérite

bien quelques sacrifices. Après deux saisons de navigation, l'heureux propriétaire du Saint-Laurent 34 indique que le comportement du bateau a dépassé ses espérances et que le

grand sentiment de confiance qu'il communique à l'ensemble de l'équipage familial lui permet d'envisager de réaliser bientôt ses rêves transatlantiques.

NB: Le Saint-Laurent 34 a un grand frère, le Saint-Laurent 40, dessiné par le même architecte et également construit en aluminium par le chantier de M. Guiberteau. Il devrait tirer ses premiers bords en 2007.



Le carré arrière est juste sous le cockpit. Il est vaste et lumineux et complètement à l'écart des déplacements de l'équipage. Remarquez les couchettes de quart au-dessus des banquettes et les nombreux hublots qui font profiter d'un joli coup d'œil vers l'extérieur.



La cabine tribord et au fond la soute à voile. La largeur de la couchette est au minimum pour un couple; par contre on trouve un bon volume de rangement dans la soute avant.



La coursive tribord et la table à cartes. Au fond, une cabine avec deux couchettes superposées. Le puits de quille est devant le cabinet de toilette.



À gauche de l'image, la cloison circulaire du cabinet de toilette. À tribord, un coin cuisine fonctionnel, mais qui manque un peu de volume de rangement.

Saint-Laurent 34

Longueur: 10,40 m

Bau maxi: 3,40 m

Tirant d'eau: 0,80 m/2 m

Poids: 4 950 kg

Lest: 1 600 kg

Surface de voilure au près: 68 m²

Grand-voile: 32 m²

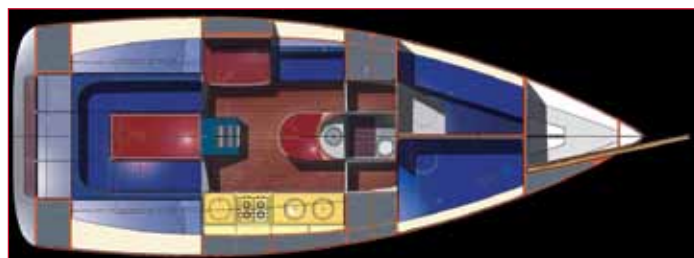
Génois: 36 m²

Matériau: Aluminium

Construction de la coque:
Chaudronnerie navale Guiberteau

Architecte: Plessis et Associés
www.plessis-associes.com

Prix: Sur devis



NB: Ce schéma est celui d'un modèle à quille fixe.