



Samson 40

Un bateau de plaisance qui ne renie pas ses origines avec ses lignes caractéristiques d'une coque dessinée pour la pêche au homard dans le golfe du Saint-Laurent. Notez le V très prononcé de l'étrave qui se termine avec un bouchain vif ceinturant tout l'avant de la coque; des formes efficaces pour défléchir les vagues et progresser par forte mer.

Le bateau de pêche devenu bateau de plaisance

Texte et photos de Michel Sacco

Le chantier Samson Entreprises, situé à Arichat en Nouvelle-Écosse, est spécialisé depuis une bonne vingtaine d'années dans la construction de bateaux de pêche. Il lui arrive néanmoins de répondre à des commandes de plaisanciers une ou deux fois par année. Ces constructions occasionnelles répondent souvent à un cahier des charges élaboré par le futur propriétaire, comme ce fut d'ailleurs le cas pour Donald et Lisette Laporte, un couple de la région de Québec qui faisait l'acquisition d'un bateau de plaisance pour la première fois. Attiré par les formes typiques des bateaux de pêche et confiant en leur qualité marine, Donald a naturellement pris le chemin des Maritimes pour dénicher ce que sa conjointe se plaît à

décrire comme «un Winnebago qui flotte». Une première unité visitée lors d'un salon nautique à Mahone Bay à l'été 2008, un rendez-vous au chantier d'Herman Samson sur l'île Madame et l'affaire était conclue.

Herman Samson a un intérêt pour le développement d'un marché tourné vers la plaisance, à condition toutefois de conserver les principaux éléments structurels qui ont fait le succès de ses bateaux de pêche. **Ino**, le trawler du couple Laporte, a été construit à partir d'un moule d'une coque de 45 pieds que l'on a raccourcie. La coque, le pont et la timonerie sont en tout point similaires à ceux des unités de pêche au homard basées dans le détroit de Northumberland. Les normes de construction sont également les mêmes que celles mises en œuvre sur les bateaux de travail: une solide coque de fibre de verre de 16 mm d'épaisseur laminée autour d'une quille robuste capable de résister aux chocs d'un talonnage. Notons au passage que le talonnage par mer formée sur les bancs de sable dans les passes peu profondes de certains ports du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince Édouard est une situation que bien des pêcheurs ont déjà connue et que les bateaux doivent donc être conçus pour y faire face.

Le pont et le rouf sont fabriqués dans un composite de balsa et fibre de verre, tandis que les planchers à l'intérieur sont en contreplaqué laminé. La vingtaine de hublots fixes et coulissants qui ceinturent la timonerie et l'habitacle sont faits de verre trempé de 10 mm d'épaisseur, pour répondre là encore aux normes commerciales.

Herman Samson a suggéré de motoriser la coque de 40 pieds avec un diesel Yanmar 315 turbocompressé. Une mécanique appréciée pour sa douceur et son faible niveau de vibration. Habituellement, les unités destinées à la pêche sont équipées de mécaniques plus puissantes de 400 ou 500 chevaux, mécaniques qui génèrent un volume sonore et des vibrations dont les plaisanciers se passent volontiers.

À l'exception du poste de pilotage dans la timonerie, le plan d'aménagement intérieur a été imaginé par Donald Laporte. Afin de réduire les coûts importants inhérents à une ébénisterie utilisant des bois nobles, le futur propriétaire a demandé au chantier de réaliser le mobilier dans un contreplaqué d'érable recouvert ensuite de peinture, tandis qu'on a collé des panneaux de vinyle anti-dérapant sur les planchers de bois laminé. Cette finition sobre représente l'antithèse parfaite



Le propriétaire d'Ino souhaitait conserver la silhouette traditionnelle du bateau de pêche sans poste de pilotage extérieur de type flying bridge. Cette image donne une bonne idée du volume habitable disponible à bord.

Samson 40

- Longueur: 12,19 m
- Largeur: 4,64 m
- Tirant d'eau: 1,06 m
- Motorisation: Yanmar diesel
315 CV en ligne
- Carburant: 900 l
- Eau: 250 l
- Vitesse de croisière: 9 nœuds
- Vitesse maxi: 15 nœuds
- Prix du bateau essayé: 350 000 \$

www.samsonboats.com

de ce que l'on a l'habitude de voir sur les bateaux de production.

Le bateau a été conçu pour que deux personnes puissent y vivre très confortablement et il ne comporte qu'une seule cabine fermée à l'avant, là où se trouve le poste de l'équipage sur un bateau de pêche. Une porte coulissante s'effaçant à l'intérieur de la cloison donne accès à cette vaste cabine. À bâbord, face au grand lit double, on a aménagé un immense garde-robe de type *walk-in*. Le coin toilette et douchette se trouve dans la coursive à tribord, juste au-dessous de la timonerie.

Le barreur est aux petits soins dans la timonerie puisqu'il profite d'un très confortable fauteuil avec accoudoirs, comme on le voit souvent sur les bateaux de pêche. Il n'y a malheureusement pas d'autre siège pour les passagers dans la timonerie, ce qui peut

s'avérer désagréable à la longue.

À bâbord du poste de barre, la cuisine en U s'avère particulièrement spacieuse. Les solutions retenues, tant dans le choix du mobilier que des équipements, font penser davantage à l'aménagement d'un chalet qu'à celui d'un bateau. Derrière le poste de barre, le grand comptoir de 75 cm de large faisant office de vaisselier et s'ouvrant sur deux côtés en est un bon exemple.

On a choisi de faire simple dans le carré où l'on a délibérément choisi d'adapter du mobilier résidentiel. De chaque côté de la table du carré, on a installé deux divans; un construit sur mesure et l'autre, qui n'est ni plus ni moins qu'un convertible, pour accommoder les visiteurs le soir venu.

Les puristes penseront ce qu'ils voudront, **Ino** est franchement agréable à vivre. Avec environ 2,15 m de hauteur sous

barrots et une fenestration qui permet de profiter du paysage, on ne risque pas de souffrir de claustrophobie; et ce, d'autant plus que l'on circule avec beaucoup de facilité dans cet habitacle très aéré.

Ino ne manque pas non plus de volume de rangement; rien de surprenant pour une coque aussi volumineuse conçue initialement pour transporter une cargaison. Sous les planchers du carré et surtout sous celui de la timonerie, on trouve un très fort volume de stockage. Il serait d'ailleurs facile de rajouter des tablettes dans le vaste compartiment moteur qui fait toute la largeur du bateau et qui offre beaucoup de volume de rangement inexploité. Cet espace pourrait également servir à installer des réservoirs d'eau supplémentaires, le bateau ne pouvant en stocker pour le moment que 250 l, une capacité qui peut s'avérer insuffisante en fonction du programme de navigation.

Une porte étanche coulissant sur un cadrage en téflon donne accès à la plage arrière que les propriétaires ont fait recouvrir d'un caillebotis en bois. Un bel espace de détente où l'on peut facilement réunir 6 personnes sur des sièges pliants. L'immense glacière installée contre le pavois du tableau arrière est une autre idée judicieuse empruntée aux pêcheurs. Ce grand bac de plastique, refroidi par un compresseur sous le pont, permet de stocker un volume impressionnant de victuailles et de rafraîchissements.

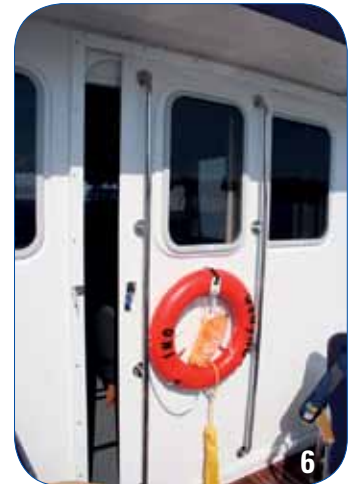
Les passavants permettent de circuler depuis le cockpit jusqu'à la plage avant et l'on installé pour cela sur le sommet du rouf ce qu'il faut de mains courantes pour se déplacer en sécurité.

Après la visite guidée offerte par Herman Samson à l'occasion du salon à flot d'Halifax au mois de juillet dernier, il ne manquait plus qu'un petit tour sur l'eau devant Québec à la fin de l'été en compagnie des propriétaires d'**Ino**. C'est vrai qu'il tourne doux le Yanmar 315. À 2 500 tours, le bateau file tranquillement ses 9 nœuds et l'on se parle sans jamais élever la voix. La consommation à cette vitesse de croisière est d'environ 13 l à l'heure, mais elle double facilement à la vitesse maximum de 15 nœuds. Dans le vigoureux vent d'ouest qui se manifeste souvent vers la fin de la saison de navigation lorsqu'on remonte le long de la côte gaspésienne, Donad Laporte indique qu'il devait se contenter d'une progression à la vitesse de 7,5 nœuds pour minimiser les chocs dans la mer. Une bonne moyenne malgré tout, compte tenu du fait que la plupart des bateaux à moteur de cette taille renoncent généralement à naviguer dans de telles conditions.



Samson

40



Ino appareillera l'été prochain vers les voies navigables de l'intérieur du continent, emmenant avec lui un couple de nouveaux propriétaires visiblement ravis de leur choix qui sort résolument des sentiers battus. Pour les amateurs de croisière au long cours qui ont un faible pour la silhouette traditionnelle des bateaux de pêche, il est utile de préciser que Samson Entreprises propose aussi des coques en kit, livrables à différents stades de finition.

- 1 Le poste de pilotage est identique à celui des unités de pêche et offre beaucoup de confort au barreur. Les passagers n'ont par contre d'autre choix que de se tenir debout ou retraiter vers les sièges du carré.
- 2 Un coin cuisine avec vue panoramique doté d'équipements électroménagers comparables à ceux dont on dispose dans une résidence.
- 3 Le comptoir faisant office de vaisselier offre un très généreux volume de rangement et s'avère très pratique dans la vie quotidienne.
- 4 Un grand lit double dans l'unique cabine fermée du bord. La coque n'est pas isolée, mais simplement recouverte de moquette. Le chantier offre néanmoins la possibilité d'isoler la coque à la demande du client.
- 5 La table et la banquette tribord ont été fabriquées sur mesure, mais le reste du mobilier est d'origine résidentielle.
- 6 Le Samson 40 inspire confiance dès que l'on inspecte les détails de ses équipements. Ici, la porte étanche qui sépare le carré de la plage arrière, à la fois robuste et fonctionnelle.

Marina les Berges
de l'Île-aux-Noix

SUN TRACKER **TAHOE**
NITRO **TRACKER boats**

www.marinalesberges.ca
Vente de bateau • Entreposage • Location de quai • Mécanique

450 291-3312
212, 1^{ère} Rue, Île-aux-Noix, (Qc)