

# Fontaine Pajot MY 37

## Vive le cata à moteur !



Texte : Philippe Echelle - Photos : Yvon Ronzier

Alternative aux vedettes monocoques, le catamaran à moteur garantit une stabilité exceptionnelle et une consommation réduite de 40 %.

Texte : Emmanuel van Deth  
Photos : Emmanuel van Deth et DR

**F**ontaine Pajot est certainement le premier chantier qui a joué sur le long terme la carte du catamaran à moteur... Bien lui en a pris ! Aujourd'hui, ce marché est en plein boom. Nous avons découvert à Porquerolles le tout nouveau modèle de la gamme Motor Yacht, le MY 37.

### 100 % MOTEUR

Fontaine Pajot a toujours cru au catamaran à moteur. Connus tout d'abord sous le vocable "trawler" – qui ne correspond plus du tout aux véritables yachts que sont devenus les bateaux, le chantier rochelais a décidé de renouveler complètement sa gamme en conservant deux idées maîtresses : des bateaux dessinés à 100 % pour un usage moteur et puissamment propulsés. Autre nouveauté avec notre MY 37 : il signe l'abandon des noms d'îles ou de lieux paradisiaques et tropicaux – Maryland, Queensland, etc. Si les catamarans voile conservent ces jolis noms de baptême, la gamme moteur se contentera donc désormais d'un sobre MY – pour Motor Yacht. A la différence de beaucoup d'autres constructeurs qui font évoluer la base d'un de leur catamaran à voile en développant une carène spécifique pour obtenir plus de portance (poids du moteur et effet de cabrage), le chantier Fontaine Pajot présente des modèles totalement pensés et conçus pour être

des bateaux à moteur. Concrètement, ces catamarans sont plus hauts de coques et plus étroits. Ils sont donc un peu plus proches des vedettes classiques, avec lesquelles ils se positionnent en concurrents directs. Côté motorisation, avec 2 x 150 ou 220 CV, le MY 37 a en a sous les capots : le Lagoon 40 MY en donne 2 x 80, le Nautitech Power 40 2 x 40 (2 x 55 en option), tandis que le Bali 4.3 MY émerge à 2 x 160 CV... et le Leopard – même si l'unité concernée mesure tout de même deux mètres de plus – tient la puissance avec 2 x 260 CV. Ce parti pris, c'est la possibilité de tenir une vitesse de croisière élevée. Et pas forcément de consommer plus à vitesse égale, contrairement à pas mal d'idées reçues : à 7 nœuds, chaque moteur, gros ou petit, pompe en gros 5 litres/heure. Le pari de Fontaine, c'est que les clients d'un catamaran à moteur ne se satisfont pas d'une vitesse maxi réduite, préférant assurément, le temps d'une courte traversée, pousser un peu les manettes pour taquiner les 20 nœuds.



Les coques sont fines à la flottaison, pour prendre rapidement du volume au-dessus grâce à un redan marqué, lequel garantit du volume, mais également casse les projections d'embruns.



Les deux moteurs de 2 x 220 CV assurent une confortable vitesse de croisière de 15 nœuds.



### T'AS LE LOOK COCO...

Le MY 37 est donc plus haut sur l'eau (0,91 cm de franc-bord moyen) que ses concurrents et surtout plus étroit : 5,10 m pour le MY 37 contre 6,79 pour le Lagoon 40 MY à peine plus long. Quelques dizaines de centimètres qui allégeront le prix de la place de port... et passent bien sur le plan esthétique grâce à la déco bicolore : bas des coques blanc, flancs bronze, réserve noire pour accueillir les hublots de coque et encore un rappel bronze pour la casquette de rouf. Reconnaissons que le MY 37 est élégant et moderne. Un bel effort pour un produit qui se veut entrée de gamme puisqu'il est le plus petit chez Fountaine Pajot Motor Yachts. Le cabinet de Daniel Andrieu a opté pour des entrées d'eau plutôt fines avec un décrochement marqué aux étraves, au-dessus de la flottaison, poursuivi par un redan qui ceinture chaque coque. A la clé, une réduction de la surface mouillée pour réduire la traînée – et donc l'énergie nécessaire à la propulsion –, mais également un effet déflecteur très efficace. Si le plan anti-dérive important d'un catamaran à voile n'est plus nécessaire ici, l'architecte a néanmoins doté le 37 de courts quillons – 0,80 cm de tirant d'eau seulement – afin de garder un pied dans l'eau, indispensable lors des manœuvres vent de travers à vitesse réduite. Car le MY affiche tout de même un fardage important, surtout avec le hard top. Et comme ses moteurs sont moins éloignés du fait de sa faible largeur (un bel avantage au moment de trouver une place au port) l'option propulseur d'étrave, étudiée par le chantier, n'est

pas forcément inutile dans les ports les plus encombrés. Le pilote, depuis le fly, profite d'une excellente vision générale, mais ne voit pas parfaitement les quatre angles du bateau. Les informations d'un équipier placé sur le pont pourront alors être utiles.

### QUALITÉS MARINES AU TOP

Au départ du port de Porquerolles, 25 nœuds de mistral nous cueillent à froid : clapot formé et mer moutonneuse au programme. Le MY 37 fait d'entrée étalage de sa puissance. Précisons que notre modèle d'essai est équipé de deux moteurs de 220 CV en lieu et place des 150 de série. Le montage en ligne d'arbre est associé à des hélices quatre pales. Notre catamaran à moteur s'en sort donc très bien : peu de tangage et roulis modéré, excellent passage dans la mer et très peu d'embruns – grâce aux déflecteurs dont nous avons parlé plus haut, mais aussi au pare-brise inversé, très efficace. Le 37, à fond (soit 4 000 tours), atteint pratiquement sa vitesse maximum théorique de 20 nœuds. Mer de l'arrière, le bateau part volontiers au surf sur les vagues tout en restant sous le contrôle du pilote. Aucune embardée à signaler, le comportement du MY reste toujours très sain. On peut même s'amuser, plein gaz, à virer à fond : le bateau vire sans broncher bien à plat. On ne renouvelerait pas forcément l'exercice avec une puissante vedette monocoque ! A noter tout de même que les montants du hard top semblent être bien sollicités : un détail à



← Avec une largeur limitée à 5,10 m, le MY 37 se situe entre les catamarans à moteur issus des voiliers – 6,79 m pour le Lagoon 40 MY – et les vedettes – 3,84 m pour une Velasco 37 F.



reprendre. Sur eau plate – sous le vent de l’île – en calant les compte-tours à 3 500, le 37 file à 15/16 nœuds dans un confort et une douceur de navigation parfaits. Côté moteurs, voici nos relevés : 3 nœuds au ralenti ; 3,5 à 1 000 tours ; 5,7 à 1 500 tours ; 7,5 à 2 000 tours ; 8,8 à 2 500 tours ; 11 à 3 000 tours ; 15 à 3 500 tours et 20 nœuds à 4 000 tours. Et la consommation ? Elle se limite à 2 x 5 l/h à 7 nœuds – ce qui signifie 1 000 milles d’autonomie – pour grimper à 2 x 22 l/h en vitesse de croisière et 2 x 40 l/h à fond. Mais attention, marcher sur un seul moteur – une technique couramment employée à bord des catamarans à voile pour s’appuyer par vent faible – est ici contre-productif. Le bateau marche alors en crabe et l’angle de barre nécessaire pour progresser sur la bonne route génère une traînée non négligeable.

### PROFITER DU MOUILLAGE

Porquerolles et ses eaux cristallines... Premier mouillage de rêve : la plage d’Argent. Parfaitement protégés du mistral et de la houle, nous appuyons sur la commande du guindeau pour déposer l’ancre et 30 mètres de chaîne. Depuis la plage avant, cette opération est aisée. On a bien tenté la baie d’Alycastre et ses taches turquoise dans l’eau marine, mais elle est exposée au clapot d’ouest, aussi, c’est à l’est du cap des Mèdes et de ses rochers percés que nous avons découvert d’autres mouillages déserts – c’est tellement bon de naviguer hors saison !

Devant le rouf, le pont se poursuit presque jusqu’aux étraves, de sorte qu’il est également possible, en option, de disposer d’un bain de soleil. Les passavants, forcément plus étroits que sur un catamaran à voile plus large, restent très fréquentables, d’autant qu’ils sont bordés par un bastingage inox très sécurisant. La deuxième zone de repos est le traditionnel cockpit : il propose une table pour six personnes (il s’agit d’une option, le chantier étudie une table qui officierait à la fois pour le carré et à l’extérieur), une circulation en diagonale vers la plate-forme arrière – elle peut s’immerger complètement –, et une grande banquette sur l’arrière. On accède au flybridge par une échelle un peu raide, car le capot d’un des moteurs est juste derrière. Là-haut, en plus du poste de pilotage et ses deux sièges baquets, on découvre une table, ses assises et un vaste solarium.

### VOLUME ET VUE IMPRENABLE

Les aménagements intérieurs sont surprenants. D’abord, l’ouverture est large, la hauteur sous barrot taquine les deux mètres, et l’impression de volume est saisissante. Cette vaste nacelle, évidemment de plain-pied avec le cockpit, adopte une trame d’aménagement plus typée motor yacht que catamaran à voile : elle propose un carré déporté sur tribord et une cuisine américaine en face. Tout à l’avant, un second poste de pilotage est en option. De série, le chantier



Le flybridge accueille le poste de pilotage et une vaste zone de farniente avec table, solarium, banquette et réfrigérateur.



La plage avant est un espace particulièrement appréciable au mouillage.



La plate-forme, montée sur vérins, peut s’immerger 30 cm sous la surface ! Une invitation à la baignade...



- ◆ Excellentes qualités marines
- ◆ Autonomie de 1 000 milles
- ◆ Volume surprenant pour un 37 pieds



- ◆ Rigidité du hard top à revoir
- ◆ Vision imparfaite depuis le fly sur les étraves et les poupes
- ◆ Manque de mains courantes à l’intérieur



Le chantier a veillé à privilégier la lumière et la vue panoramique à l'intérieur. Notez la cuisine à bâbord et le carré à tribord. Devant, le poste de pilotage intérieur sera apprécié la nuit ou par mauvais temps.



Les cabines sont vraiment spacieuses et l'éclairage naturel et l'aération sont réussis.



Les cabines arrière des invités, avec 1,60 m de largeur, sont particulièrement confortables.



DESCRIPTIF TECHNIQUE	
Architecte :	Andrieu Yachts Design
Constructeur :	Fontaine Pajot Motor Yachts
Matériau :	polyester
Année de lancement :	2015
Longueur hors-tout :	11,00 m
Largeur :	5,10 m
Tirant d'eau :	0,80 m
Poids :	8,9 t
Moteur :	IB 2 x 150 ou 2 x 220 CV
Eau douce :	350 l
Carburant :	2 x 600 l
Autonomie :	1 000 milles
Cabines :	3 ou 4
Certification CE :	B
Prix de base :	284 000 euros HT
Principales options HT :	
Pont en teck :	9 293 euros
Moteurs 2 x 220 CV :	6 948 euros
Panneaux solaires :	4 850 euros
Hard top :	11 616 euros
Plate-forme fixe :	7 000 euros
Plate-forme hydraulique :	27 000 euros

aménage une banquette dos à la route. Partout sont prévus des équipets, des coffres, des placards... y compris trois coffres sous les planchers (deux sont pris ici par la clim), qu'on lève grâce à une astucieuse ventouse. Même le siège de la timonerie se relève pour dévoiler un rangement supplémentaire. La qualité des finitions et des matériaux est excellente, la lumière naturelle est omniprésente le jour grâce aux généreuses surfaces vitrées, et la nuit, l'éclairage indirect à leds sera apprécié. On peut regretter juste quelques angles vifs ici et là, qui peuvent meurtrir par mer agitée. Dans les coques, c'est au choix, trois ou quatre cabines. Nous disposons pour cet essai de la première version, laquelle

prétière. Ce dernier profite d'une immense salle de bains et d'un bureau. La coque tribord offre deux belles cabines et un seul cabinet de toilette, lequel rassemble dans un même espace WC et douche. Dans toutes les cabines, on relève 1,91 m de hauteur sous barrot.

### CONCLUSION

Déjà plébiscité par le public, le MY 37 semble assuré de faire date dans l'histoire du chantier. Lequel a eu le courage de concevoir un vrai catamaran à moteur. Les propriétaires d'anciens modèles Fontaine Pajot, rassemblés eux aussi à Porquerolles, ont eux aussi été emballés : sans doute la meilleure récompense pour les dirigeants du chantier !

## LES CONCURRENTS

Modèle	Lagoon 40 MY	Nautitech Power Cat 40	Leopard 43 PC	Bali 4.3 MY
Constructeur	Lagoon Catamarans	Bavaria Yachtbau	Leopard Catamarans	Catana Group
Moteurs en CV	2 x 75	2 x 40	2 x 260	2 x 160
Poids en t	11,67	7,4	11,7	10,8
Prix HT en €	264 500	NC	379 000	NC