



SELENE 72

NEW 2021

Une force tranquille

Si son style nettement plus contemporain change la donne, le nouveau Selene 72 Ocean Explorer n'en demeure pas moins un authentique trawler yacht construit dans les règles de l'art. Neptune s'est rendu à Saint-Raphaël, son port d'attache, pour rencontrer le propriétaire et l'équipage de ce bateau de voyage new look qui se destine en partie au charter.

Texte Michel Luizet - Photos Rumble Image et l'auteur

La crise de la Covid a joué le trouble-fête dans la livraison en France du premier Selene 72 nouvelle génération. Prêt à être expédié fin janvier 2020, le début de la pandémie a coupé court à son chargement sur cargo. C'est finalement en plein mois d'août que le navire de presque 24 m de long hors-tout a été déchargé dans le port italien de Carrare avant de rejoindre Saint-Raphaël, son port d'attache.

Un savoir-faire hors normes

Esprit trawler, es-tu là ? On peut s'interroger en observant la silhouette contemporaine de cette version Ocean Explorer qui n'a plus grand-chose à voir avec le très

A la barre du Selene 72, Yann, le capitaine aux côtés de la stewardesse Anaïs. L'équipage a pris le trawler en main à la fin de l'été dernier.



classique Selene 72. Le coup de crayon du designer néerlandais Guido de Groot fait mouche. La ligne est plus nerveuse, plus sophistiquée aussi et évoque davantage l'univers du petit yacht. Elle est semblable à celle des autres

modèles de la gamme Ocean Explorer lancée il y a cinq ans avec le Selene 92. Mais si l'enveloppe se modernise, le nouveau bateau ne sacrifie aucun des attributs du parfait trawler : carène à déplacement bulbé, delphinrière, pont portu-►



On doit la nouvelle silhouette dynamisée du Selene 72 au cabinet de design hollandais Guido de Groot.



gais, pare-brise inversé, passavants protégés... Tout y est. Mieux, l'agencement du pont est rigoureusement le même que les modèles originaux. L'intérieur subit un traitement identique. C'est du « pur Selene » codifié par Howard Chen, l'architecte taiwanais toujours à la tête du chantier qu'il a fondé à la fin des années 90 en Chine. On retrouve à bord une ambiance « old navy » où domine le bois, avec des aménagements et une décoration intemporelle entièrement conçus en merisier satiné. Ce rendu est le fruit d'un travail de menuiserie exceptionnel nécessitant une main-d'œuvre nombreuse et minutieuse qui reste l'apanage d'une poignée de chantiers asiatiques.

Les plaisirs de la navigation lente

Yann Puveland, le capitaine de *Sedna*, n'a pas été dépassé quand il a pris les rênes du Selene 72 qui entamera cet été sa première saison de charter. Le trentenaire et Anaïs, la jeune hôtesse polyvalente du bord, se sont déjà fait la main sur le précédent bateau de l'armateur, un Selene 62 de 2009. Tous deux ont cumulé les embarquements ces dernières années. Yann s'est retrouvé commandant en second sur un yacht de 34 m. Anaïs a commencé sa carrière sur un Mangusta 92 puis sur un Itama 75 pour des charters à plus de 30 nœuds de moyenne. « *A bord de Sedna, on renoue avec les plaisirs de la navigation lente, épargnée par le vacarme des moteurs* », se confient-ils en chœur. Le navire est conçu pour croiser à 9/9,5 nœuds, pour un régime moteur qui n'excède pas les 1500 tours par minute. « *A ce rythme, la consommation est d'environ 35 / 40 lh, poursuit le capitaine, mais on peut ralentir encore la cadence à 6 nœuds et brûler moins de 15 l à l'heure.* » Les personnes qui sont

Le Selene 72 est homologué, comme tout bon trawler qui se respecte, en catégorie CE A pour 20 personnes maxi. Jet-Tern est le nom du chantier chinois fondé à la fin des années 90 par l'architecte taiwanais Howard Chen.

Le poste de pilotage côtoie une grande cuisine américaine. Le mobilier, les huisseries et habillages de mobilier tout en merisier verni satiné sont typiques du savoir-faire Selene.



Le Selene est généreusement doté en écrans Raymarine, caméras Flir à visée nocturne, AIS et radars...

Une course conduit du salon au poste de pilotage. Les espaces partagés sont ainsi bien séparés des zones plus privées.



Le trawler occupe une place de choix sur le quai d'honneur du vieux port de Saint-Raphaël.

prêtes à louer ce genre de navire facturé 22000 euros la semaine sont avant tout des fans de croisières tranquilles. « *Ce sont des clients moins show off et plus discrets, admet Yann, qui souvent reviennent*

d'une année sur l'autre. En outre, sous les 24 mètres de longueur de coque, l'armement "au commerce" est moins contraignant. On peut aussi mouiller dans des petites criques, ce qui est inenvisageable

avec des grands yachts. » Si le calendrier des réservations était déjà bien rempli lors de notre visite en janvier dernier, *Sedna* reste avant tout un bateau de propriétaire. Celui-ci est un motonaute d'expérience. « *J'ai longtemps été un inconditionnel des Botnia Targa construits en Finlande, raconte-t-il. Une vedette rapide et passe-partout qui me convenait bien. Du Targa 27 jusqu'au formidable Targa 42 en passant par les 30 et 35, je les ai tous eus !* »

Quatrième cabine pour le charter

Cet ex-grand cadre d'un groupe hôtelier passe le braquet supérieur en 2012 en s'offrant *Silver Fox*, un Selene 62 comme neuf de trois ans d'âge. Le trawler permet de changer de dimensions. Les croisières longue durée, en famille ou entre amis, s'enchaînent. Ses destinations privilégiées ? « *La côte ligure, Porto Venere, la Sardaigne, les îles de la mer Tyrrhénienne jusqu'à*



Les dimensions des vitrages du salon n'ont plus rien à voir avec celles de l'ancien 72. L'espace gagne en luminosité et en convivialité.

Naples et Amalfi. J'ai un véritable coup de cœur pour l'Italie, mais j'aime achever mes croisières par la Corse avec mon épouse. C'est comme un rituel. » Avec *Silver Fox*, le propriétaire entame une activité régu-

lière de charter, plus par esprit d'entreprise que par nécessité. « *Cela éponge la moitié des charges du bateau, reconnaît-il.* » Au bout de sept ans, le distributeur Selene en France le convainc de franchir ▶



Située à l'arrière, la mastercabin jouit d'une hauteur sous barrots constante et d'un vitrage augmenté qui change du hublot rond traditionnel.



Dans la pointe avant, la cabine est un modèle de classicisme avec ses placards à claire-voie, illustrant à merveille un travail de menuiserie qui n'a plus cours ailleurs.

La suite propriétaire bénéficie d'une descente indépendante garantissant une certaine intimité vis-à-vis des invités logés dans la partie avant.



Quoique de taille réduite, cette quatrième cabine avec lits superposés, qui n'existait pas sur le Selene 66, est un plus appréciable dans la perspective d'un programme de charter.

► un nouveau cap avec l'achat du 72 pieds version Guido de Groot. Sur le papier, l'Ocean Explorer n'est pas si différent qu'un Selene 62 ou 66. Il a l'avantage surtout de disposer de cette fameuse quatrième cabine plébiscitée par la clientèle charter. Les espaces communs (salon, cuisine, timonerie, plate-forme arrière du fly-bridge) sont plus grands mais le canevas intérieur reste le même. Le personnel bénéficie désormais de deux véritables cabines, l'une pour le capitaine, l'autre pour l'hôtesse ainsi que d'un grand dégagement au pied de l'escalier débouchant ►

TRAWLERS & YACHTING À MANDELIEU

"Le trawler? Un marché de niche toujours coté!"

Rare spécialiste français du trawler traditionnel, Louis-Charles Koubi importe la marque chinoise Selene depuis une quinzaine d'années. Nous sommes allés lui rendre visite dans ses nouveaux locaux installés sur le port de Mandelieu.

Vous êtes l'un des derniers, sinon le dernier distributeur de trawlers classiques en France. Comment l'expliquez-vous ?
Je pense que c'est depuis toujours un marché de niche mais qui s'est rétréci avec ce que j'appelle l'arrivée des « faux trawlers ». Les marques de « vrais trawlers », autrement dit ceux qui possèdent une authentique carène à déplacement, ne sont plus très nombreuses. Grand Banks a abandonné définitivement le principe tout comme l'Américano-taiwanais Flemming ou Marlow qui ne font plus que du semi-déplacement. Finalement, il ne reste plus que le chantier Selene, et Nordhavn. Et encore, ce dernier n'a qu'un importateur direct en Grande-Bretagne et n'est pas présent en France.

Est-ce parce que le concept du trawler ne dépassant pas les 10 nœuds est passé de mode ?
Je ne dirai pas ça. Quand des plaisanciers intéressés par le trawler me contactent, ils sont naturellement attirés par le modèle le plus traditionnel. Ce sont de vrais irréductibles, et peu importe si le bateau n'a pas un look qu'on qualifierait de moderne.

Qui sont justement aujourd'hui ces clients irréductibles ?
Paradoxalement, ce sont des personnes de plus en plus jeunes, qui apprécient une vie à bord tranquille et pour qui la vitesse et l'apparence sont hors-sujet. Il y a aussi une considération économique.

Y a-t-il aussi une dimension voyage au long cours et dans la durée ?
Sans aucun doute ! Lorsqu'un client veut acheter un yacht turc Sirena que nous distribuons en exclusivité en France, il va la plupart du temps nous demander de lui trouver une place de port. Ce n'est pas le cas pour le client Selene qui, dans 9 cas sur 10, ne reste pas sur place. Il hiverne généralement son bateau à l'étranger au plus près de sa zone de croisière et navigue beaucoup, entre trois et cinq mois par an, voire plus.

Qu'est-ce qui fait aujourd'hui la spécificité du chantier Selene ?
Je dirai que c'est un chantier de tradition avec une approche sur-mesure. Il y a des constructeurs chez qui il n'est même pas possible de changer une lampe. Chez Selene, le client a le choix sur le mobilier, sur les matériaux, sur l'agencement



Louis-Charles Koubi (à gauche) et son associé Jaime Gomes sont spécialisés dans le trawler depuis plus de quinze ans.

même de l'intérieur. C'est presque parfois très contraignant pour le chantier car, à partir du moment où vous laissez le libre choix au client, celui-ci veut presque tout modifier pour imprimer « sa patte ». Cela peut être au final un handicap car un bateau trop customisé se vendra moins bien.

Le client s'investit donc beaucoup dans le suivi de la construction ?
C'est un fait. En règle générale, j'organise un minimum de trois voyages en Chine avec le client. Il y a souvent un premier voyage sur place avant la signature car l'a priori sur le fait que le bateau soit fabriqué en Chine reste une constante. Il permet de se rassurer sur les capacités et le savoir-faire du chantier. Les voyages suivants permettent de valider les choix d'aménagements mais aussi de rendre compte de l'incomparable travail de menuiserie.

Votre société distribue du neuf mais aussi du trawler d'occasion. Ce marché est-il actif ?
C'est à l'évidence un marché très dynamique en France et en Europe mais qui est sans commune mesure avec celui des États-Unis. Beaucoup



Distributeurs de Selene, Fleming et Sirena, la société Trawlers & Yachting a pris possession de nouveaux locaux à Port-La-Napoule.

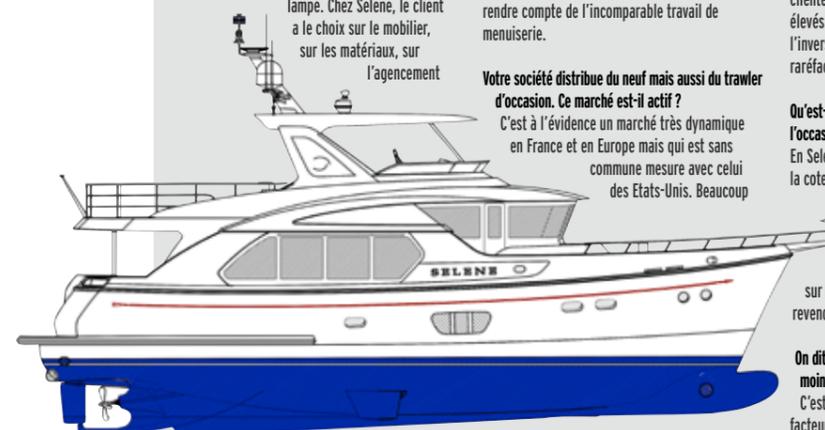
d'occasions sont achetées en Europe par une clientèle américaine qui profite de prix moins élevés que sur leur marché domestique. C'était l'inverse avant. Cette tendance induit une raréfaction de l'offre trawler en Europe.

Qu'est-ce qui se vend le mieux sur ce marché de l'occasion du trawler ?
En Selene, les « gros » de 62 ou 66 pieds ont plutôt la cote, mais j'ai surtout une énorme demande sur du Selene 45 ou 49. Le drame, c'est qu'il y en a peu à la revente car les propriétaires les conservent plus longtemps. Dès qu'un modèle apparaît sur le marché, vous pouvez être sûr qu'il est revendu immédiatement et au prix souhaité.

On dit souvent que le trawler classique décode moins vite que les autres bateaux. Vous confirmez ?
C'est une réalité qui s'explique par plusieurs facteurs. Il faut savoir que ce sont des navires très bien dotés en équipements optionnels : stabilisateurs, propulseur hydraulique avant/

arrière, package électronique complets... Tout cela a un coût important et, en principe, presque tous les modèles sont full options. Pour un 60 pieds de 10/12 ans d'âge, il faut tabler sur un prix d'environ 800 000 euros. La décote est donc légère. Ce constat s'explique aussi par le fait qu'un trawler classique est en dehors des effets de mode. Prenez un Selene de 2005 et un Selene millésime 2020. Hormis quelques améliorations techniques, les deux modèles sont quasi identiques.

Le Selene 72 Explorer semble représenter cependant un petit saut générationnel de par sa silhouette différente et plus vitrée ?
Oui, c'est vrai, mais on reste malgré tout sur un modèle traditionnel même si beaucoup de clients - les vrais irréductibles justement - m'ont confirmé qu'ils préféreraient la version du 72 d'origine. C'est pourquoi le chantier conserve les deux styles avec une gamme Selene de 40 à 66 pieds et une gamme dite Explorer, au design plus contemporain signé Guido de Groot, qui va du futur 60 pieds au 92 pieds, notre navire amiral.



La silhouette du futur Selene 60 s'inscrit bien dans la gamme Explorer désignée par le cabinet d'architecture Guido de Groot.



► sur le passavant bâbord. En termes de confort, cela change tout pour un équipage qui se côtoie sans relâche pendant plusieurs mois. Le propriétaire s'est rendu à maintes reprises au chantier de Zhu Hai afin de suivre les grandes étapes de la construction. Il est tout aussi admiratif de l'atelier inox que celui consacré à la menuiserie. La fabrication traditionnelle du pont en teck l'impressionne. « *Le chantier reste le roi du semi-custom et se montre prêt à répondre à toute personnalisation, de la création d'une commode sur-mesure à la suppression d'une course* », dit Louis-Charles Koubi qui importe la marque en France. Anaïs et Yann

Dans l'impeccable soute technique où trône au centre l'unique bloc Cummins de 670 ch, le capitaine pose devant le circuit d'eau de mer centralisé, limité à deux vannes : l'une pour le refroidissement, l'autre pour la prise d'incendie.



ont été aussi du voyage en Chine, manière pour l'armateur de mieux les impliquer dans le projet.

Une électronique de pointe

L'électronique marine a été installée une fois le bateau en France. L'armateur n'a pas lésiné sur l'équipement dont la facture tu-toie les 100 000 euros. Les écrans Raymarine Axiom 19 pouces (quatre au total) sont bardés d'extensions à l'instar de la caméra Flir nocturne qui, couplée à l' AIS, permet de suivre automatiquement les cibles désignées et les potentielles routes de collision. *Sedna* possède aussi deux caméras latérales et une à l'arrière, toutes dédiées aux manœuvres de port. Dans la salle des machines, une caméra thermique dirigée sur les points de chauffe complète le dispositif de sécurité. Configuration ►

Charter oblige, l'arrière du fly fait l'impasse sur le stockage de l'annexe pour se consacrer exclusivement au farniente et à la détente des passagers.



Le hard-top protège toute la partie avant du fly comprenant le poste de pilotage et le salon. Des bâches « cristal » viennent clore l'espace en fonction des circonstances (navigation longue, coup de froid, intempéries...)



Le Selene 72 *Sedna* dans son jardin, au pied du cap de Dramont, à trois milles de Saint-Raphaël, son port d'attache.



Au fait...

Prêt pour le charter !

Inscrire un yacht « au commerce » afin de pouvoir assurer une activité commerciale à bord n'est pas une sinécure. Outre la visite obligatoire d'un certificateur français, souvent pointilleux, chargé de contrôler les différentes normes de sécurité, le propriétaire doit veiller à embarquer le matériel adéquat qui va du radeau de survie aux extincteurs étiquetés, en passant par la pharmacie du bord digne d'un service de chirurgie, comprenant bouteilles d'oxygène et doses de morphine. « *Et encore*, sourit le capitaine, Sedna mesure moins de 24 m de long, ce qui lui permet de bénéficier d'un cahier des charges sécuritaire allégé. » Durant la croisière, l'équipage est contraint de tenir un registre d'ordures et d'heures moteur. Battrer pavillon français comme Sedna a malgré tout ses avantages : les charges sont légèrement plus faibles et les visites de sécurité sont gratuites. Quant au capitaine, il doit être titulaire d'une formation médicale de niveau 3 à renouveler tous les cinq ans par un stage. En cas de gros pépins de santé à bord, il est en responsabilité des soins et peut/doit se mettre en relation avec le centre d'aide médicale en mer basé à Toulouse. Aux normes « marine marchande », Sedna est ainsi en capacité d'accueillir jusqu'à huit clients en charter ou douze en programme à la journée. La semaine est facturée 22 000 €, hors carburant et repas.

● **Contact** yachtchartersedna.com

Selene maintient le principe protecteur du pont portugais sur lequel s'adosse un élégant salon en U convertible en bain de soleil.

Le propriétaire (à gauche) entretient des rapports à la fois cordiaux et professionnels avec son équipage qui était déjà à son service sur son précédent bateau, un Selene 66.



Ci-contre, l'escalier intérieur ajouré conduit directement au fly. Une spécificité que l'on retrouve sur beaucoup de Selene.



Photo de droite : hôtesse de bord, cuisinière, marin... Anaïs joue à l'équipière multi-tâches et polyvalente en condition charter.



► charter oblige, le Wifi à bord est de mise, la connexion au réseau internet étant assurée par des antennes boosters 4G. Des abonnements pour toutes les plateformes vidéo (Netflix, Amazon

Prime, Disney) ont été souscrits. « *Il y a même Canalsat grâce à la parabole motorisée.* » La climatisation réversible fonctionne dans toutes les cabines, et pour le bien-être des passagers, ses stabilisateurs ►



► « zero speed » ABT-Trac sont en action en navigation comme au mouillage. Depuis le quartier d'équipage, Yann nous conduit jusqu'à la salle des machines. Ou plutôt de la machine ! Fidèle à la tradition trawler, l'armateur a fait le choix d'un moteur unique Cummins de 10,8 litres développant 670 ch. L'infatigable six cylindres trône au milieu d'un espace technique au cordeau, où tout est à portée de clé à molette.

Manœuvrabilité et bonne réactivité

Deux générateurs de respectivement 27 et 13,5 kW complètent le dispositif technique. Le plus gros assure l'alimentation des propulseurs avant/arrière et des stabilisateurs hydrauliques. Le second gère l'électricité du bord. Précisons enfin qu'ils sont aussi là pour pallier toute défaillance hypothétique du moteur. « *En cas de panne, le générateur principal prend le relais en se crabotant sur l'arbre d'hélice. On peut ainsi se rendre jusqu'au*

Le davier en delphinrière supporte deux ancres en inox, l'une de 80 kg, l'autre de 50. Elles sont reliées respectivement à 120 et 80 m de chaînes.



port le plus proche à trois nœuds de vitesse », indique le jeune capitaine. Ce dernier est enthousiaste sur la manœuvrabilité du Selene 72. Malgré un déplacement supérieur à 70 tonnes, le trawler se montre très réactif malgré la formule monomoteur. « *Il faut dire que les propulseurs sont particulièrement puissants et efficaces* », conclut

Yann qui reste subjugué par le faible niveau sonore produit par le moteur. A part quelques week-ends printaniers, la saison pour *Sedna* commencera en beauté en juin par la croisière du propriétaire. Un mois complet de navigation avec, au programme, l'Italie, la Sardaigne et retour par la Corse, as usual. ■

SELENE 72

VITESSE MAX

12
nds

CONSO à 8 nds

28
l/h

RENDEMENT

3,5
l/mille

LE TEST NEPTUNE

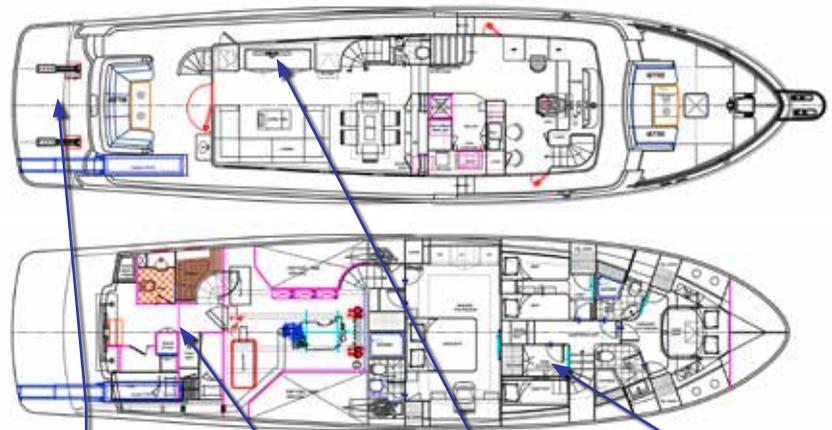
Cummins QSM11 - 670 ch 2100 tr/mn - 6 cylindres en ligne - 10,8 l - Poids 1188 kg
Conditions de l'essai : 2 personnes à bord, houle

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1200	8	28	3,5	2600
1400	8,5	36	4	2300
1600	9,5	53	5,6	1600
1800	10,5	69	6,6	1400
2000	11,5	100	8,7	1100
2100	12	125	10,4	900

* Avec 20% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque / hors tout	21,52 m / 23,90 m
Largeur	5,95 m
Tirant d'eau	1,90 m
Poids	72 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 455 ch
Carburant	11 300 l
Eau	2 650 l
Cabines	4 + 2 (marins)
Couchettes	8 + 2 (marins)
Catégorie CE	A/20 pers.



La plate-forme est immergeable. Elle supporte une annexe jusqu'à 5 m de long et son moteur.

Le quartier d'équipage dispose de deux cabines indépendantes, accessibles depuis le passavant bâbord.

Face au canapé du salon, l'écran TV de 50 pouces se rétracte électriquement dans un meuble console.

La quatrième cabine fait la différence par rapport aux modèles Selene de 62 ou 66 pieds qui n'en possèdent pas.

CONTACT

Chantier Jet-Tern (Zhu-Hai, Chine)
Contact Yachting & Trawlers (Mandelieu, 06)

PRIX DE BASE HT

3100000 \$ HT départ chantier avec 670 ch Cummins
Shipping Chine/France environ 100 000 \$
Total options Entre 300 000 et 500 000 \$ pour un bateau bien équipé