A full-page photograph of two men, Eric and Timothée Bruneel, standing in front of the large, curved hull of a boat. The hull is painted in large, abstract sections of green, pink, and white. The man on the left, Eric, is wearing a white sailing vest over a red long-sleeved shirt and dark trousers. The man on the right, Timothée, is wearing a white sailing jacket with a dark blue collar and the word 'NEEL' in red on the chest, along with dark trousers. Both are looking directly at the camera.

Les Bruneel père et fils,  
Eric et Timothée,  
dans une coque de Neel 51  
en cours de drapage.

NEEL TRIMARANS

# La preuve par trois coques

Il y a dix ans, Eric Bruneel courait en trimaran, tout en poursuivant en parallèle sa brillante carrière chez Fountaine-Pajot. De cette double activité est née, presque naturellement, l'idée de ces trimarans de croisière très habitables. Elle a fait son chemin depuis.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Olivier Blanchet.



**E**ric Bruneel est un vieux routier du cata, comme en témoigne sa longue carrière chez Fountaine-Pajot. On se souvient par exemple du Corneel 26, mini-croiseur survitaminé lancé par le chantier rochelais dans les années quatre-vingt : c'était à son initiative, comme son nom l'indique. Mais c'est en course, sur *Trilogic*, son trimaran de 50 pieds, qu'il a expérimenté les qualités nautiques et surtout le confort à la mer incomparable du trimaran – notamment dans le mauvais temps. Et il s'est forgé une conviction : le meilleur bateau du monde a nécessairement

trois coques. Ou, pour reprendre sa formule, le trimaran est sans conteste « le meilleur bateau à naviguer ». Restait à le rendre plus habitable pour proposer une alternative au catamaran sur un programme de croisière.

## LE MEILLEUR BATEAU A NAVIGUER

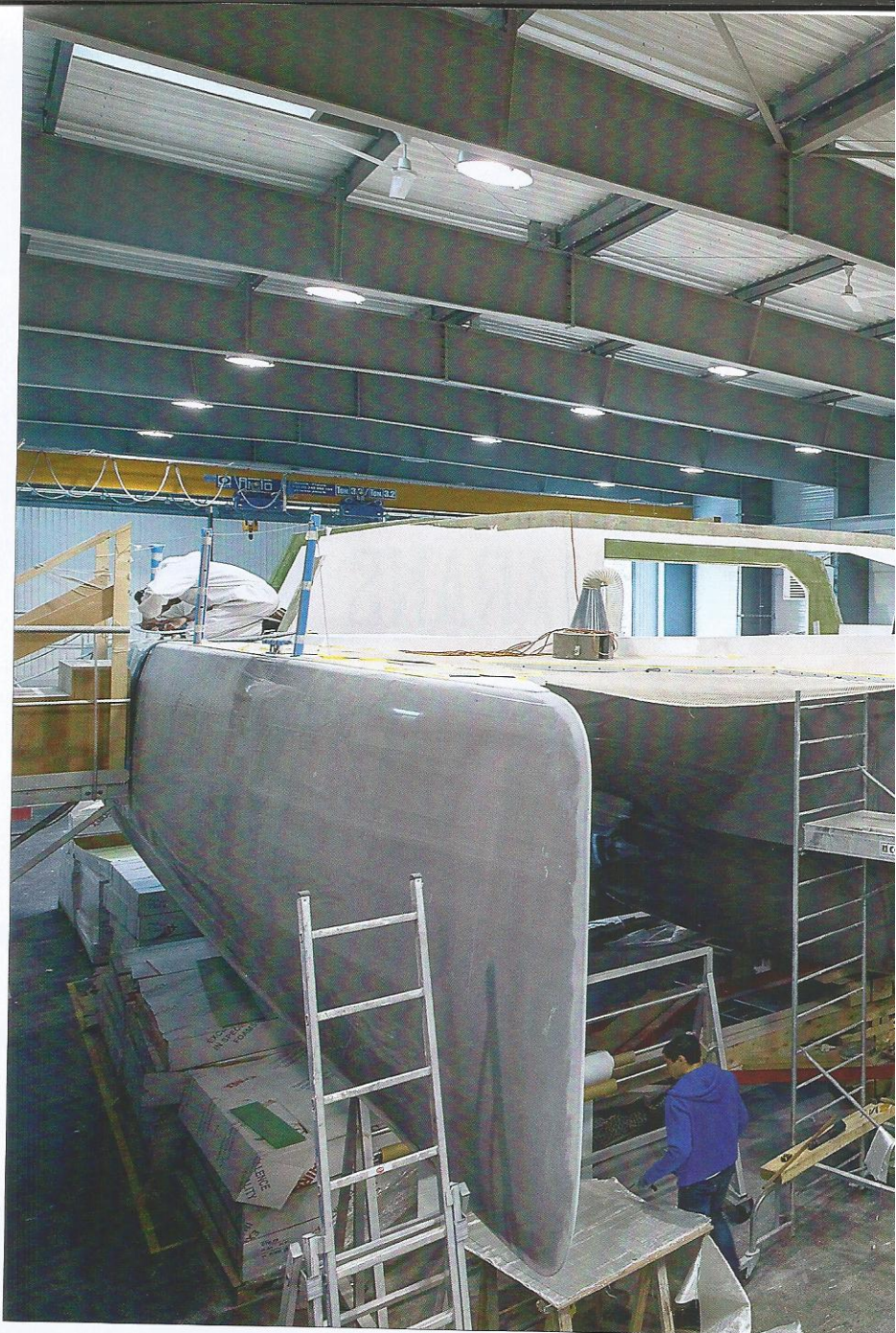
Puisant dans son expérience en la matière, il a eu cette idée lumineuse : ne pas se contenter de la coque centrale, mais coiffer les trois coques d'une plateforme habitable pour proposer un volume inédit sur

un trimaran. Ce fut le Neel 50, prototype de la gamme qu'il avait initialement conçu pour lui-même, en collaboration avec Michel Joubert qui avait déjà dessiné *Trilogic*. Un prototype certes imparfait, mais assez convaincant pour qu'Eric Bruneel décide de lancer un chantier et une gamme dont le vrai départ sera donné par le Neel 45 en 2012. Aventure audacieuse, voire téméraire, qu'à l'époque certains jugeaient sans lendemain. Cinq ans plus tard, le 24<sup>e</sup> Neel 45 est en production à La Rochelle. Quant au Neel 51 lancé au dernier salon de La Grande Motte, il est déjà vendu à dix unités selon le constructeur, dont deux déjà sur l'eau

et deux autres en construction. Un sacré succès commercial qui se double d'une belle ambition industrielle puisque le chantier, qui avait commencé en sous-traitant les coques de Neel 45 à Naval Force 3, intègre maintenant sa production sur un site de 1 000 m<sup>2</sup> créé de toutes pièces sur le fameux plateau nautique rochelais, juste en face de son partenaire historique... Un concept innovant, un chantier en pleine croissance : il n'en fallait pas plus pour nous convaincre de pousser la porte de la nef en question. Une petite usine bien organisée qui sent encore le neuf, où un Neel 51 démoulé depuis trois semaines est en finition, tandis qu'un autre est en cours de drapage. Une sacrée pièce qu'on se prépare à infuser ici. Pensez donc : 160 m<sup>2</sup> de sandwich verre-PVC qu'on drapage pendant dix jours avant de lancer l'infusion proprement dite, qui durera deux heures !

## 10 JOURS DE DRAPAGE, 2 HEURES D'INFUSION !

Une bonne partie du Neel 51 n°4 sera alors réalisée, puisque ce grand moule central forme d'un seul bloc l'intérieur des flotteurs, les ailes et la coque centrale. Il ne restera qu'à lui adjoindre les bordés extérieurs des flotteurs, infusés dans deux autres moules et stratifiés à l'imposante pièce centrale. Puis on collera les deux cloisons structurelles avant et on mettra en place quelques gros morceaux – les réservoirs, le moteur – avant de coller le pont divisé par les cloisons en trois parties. Ce pont, avec le rouf, sont les seuls éléments composites encore sous-traités : ils sont livrés par la société A2J, à Périgny. Timothé Bruneel, notre guide pour cette visite, nous abreuve d'informations et ne manque pas de souligner l'ergonomie du site dont le bâtiment a été dessiné à la mesure des bateaux. L'atelier à hauteur de pont, les ponts roulants, tout cela est récent, bien pensé, et fonctionne parfaitement en production. D'où la satisfaction, bien légitime, de Timothé, embarqué dès le début dans l'aventure Neel aux côtés de son père Eric, et de tous ceux qui sont à l'origine du site. Voir les stratificateurs, peintres et autres accastilleurs s'activer autour des bateaux en train de naître, dans ce bâtiment dont ils ont vu poser les premiers moellons, est pour eux une satisfaction bien légitime. Tout comme



A La Rochelle, Neel peut s'appuyer sur le savoir-faire de techniciens qui sont souvent passés par d'autres chantiers.



Les deux grandes cloisons en sandwich du Neel 51 sont structurelles, elles lui confèrent une remarquable raideur transversale.



La sellerie, autrefois sous-traitée, est désormais réalisée en interne par deux artisans qui ont leur atelier à l'étage.



Dans les nouveaux locaux  
de La Rochelle, on s'active pour livrer  
les Neel 51 et 45 dans les temps.

## QUELS CONCURRENTS POUR UN NEEL ?

Multicoques atypiques, les Neel ont quand même des concurrents du côté des catas haut de gamme, capables d'offrir un confort et des performances comparables. Parmi les nouveautés de La Grande Motte, le plus proche dans ses dimensions est sans doute le C53 de Catana qui affiche une largeur à peine inférieure et un déplacement similaire, pour une surface de voile légèrement inférieure (160 m<sup>2</sup> contre 171 m<sup>2</sup> pour le Neel 51). Côté tarifs en revanche, avantage au Neel en dépit de son image de trimaran très coûteux... Attention cependant, ces tarifs standards ne tiennent pas compte d'options très lourdes comme l'aménagement des flotteurs (29 600 € par coque) ou le pack dit Essentiel (29 300 €) comportant notamment les voiles, le guindeau électrique...

Modèle	Neel 51	SwissCat S48	Catana 53	Nautitech 542
LONGUEUR	15,60 m	15 m	16,18 m	16,30 m
LARGEUR	8,90 m	7,50 m	8,65 m	8,55 m
TIRANT(S) D'EAU	1,50 m	1,10-2,90 m	1,43-3,60 m	1,54 m
DEPLACEMENT	14 000 kg	10 400 kg	14 000 kg	14 900 kg
SV AU PRES	171,50 m <sup>2</sup>	123 m <sup>2</sup>	160 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>
GENOIS	74,50 m <sup>2</sup>	52 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	42 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	97 m <sup>2</sup>	71 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	98 m <sup>2</sup>
ARCHITECTE	Joubert/Nivelt	S. Schmidt/BYD	BE Catana	M. Lombard
MATERIAU	sandwich verre/PVC	sandwich verre/PVC	sandwich verre/ PVC	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	Neel Trimarans	SwissCat	Catana	Nautitech (Bavaria)
PRIX DE BASE	732 000 €	977 640 €	1 368 000 €	1 020 228 €



Le carré du Catana C53 est grand ouvert sur le cockpit, comme celui du Neel 51.



Chasse aux poids et matériaux haut de gamme sur le nouveau SwissCat S48.

pour Olivier Caris, un autre ancien de Fountaine-Pajot désormais embarqué avec Eric dans l'incroyable aventure de Neel Trimarans. Ajoutons que l'intégration de métiers autrefois sous-traités, comme la sellerie, va dans le sens de la qualité. Vu le nombre de coussins et de vaigrages à faire sur mesure, il est évidemment plus simple et plus efficace d'avoir des artisans « maison » sous la main. Nos deux selliers ont leur atelier tout neuf, ils se démènent pendant deux mois pour habiller de pied en cap un Neel 51. En tout, il faut quatre à cinq mois pour faire un Neel – selon que c'est un 45 ou un 51, et il en sort un tous les deux mois. Le Neel 65 demande naturellement plus de travail, mais c'est à ce jour une unité unique. Cela fait donc six bateaux par an, une production qu'Eric veut passer à dix bateaux dès 2018, quitte à envisager de passer l'effectif à quarante dans les deux ans, et à construire un deuxième atelier de même surface sur le terrain attenant au premier, qui appartient déjà au chantier.

## DIX BATEAUX PAR AN EN 2018...

Une folie? Pas vraiment, si l'on en juge par le carnet de commandes. Il semble même plutôt malin de tirer profit des avantages extraordinaires du site, ce vaste terre-plein en ville autour duquel se pressent tous les sous-traitants et autres fournisseurs, à moins de cinquante mètres de moyens de manutention capables de mettre à l'eau – dans le bassin des Chalutiers – les unités les plus imposantes. Ne vous y trompez pas, les Bruneel, père et fils, construisent intelligemment la success-story familiale. Succès économique et commercial, on l'a dit, largement bâti sur l'export proche et lointain, mais qu'on salue avec d'autant plus de plaisir qu'il est né d'une vision vraiment innovante et qu'il prospère sur des bateaux bien nés. Des bateaux qui changent un peu la donne et contribuent à faire évoluer le paysage nautique, et donc à renouveler le marché. Des bateaux capables de susciter des vocations en jouant à la fois sur le confort et le sens marin... Au fond, en rendant visite au chantier Neel, on retrouve quelque chose de la foi qui animait les pionniers du nautisme, et la part d'euphorie qui va avec. Et ça, c'est vraiment rafraîchissant!

# NEEL 51

# Une sacrée différence



Imposant au ponton mais plutôt élégant sur l'eau, le nouveau Neel. Et au près, comme ici sous trinquette, il peut faire un cap inaccessible à ses concurrents sur deux coques.

Une bonne idée n'est rien sans une brillante réalisation. Celle d'Eric Bruneel, consistant à proposer un trimaran de croisière au confort comparable à celui d'un catamaran, a pris tout son sens grâce au travail réalisé avec le cabinet Joubert-Nivelt. L'expérience des architectes, combinée à celle du concepteur, qui a participé à la gestation de nombreux catas quand il était chez Fountaine-Pajot, a permis de faire la part des idées nouvelles et des valeurs intemporelles, en particulier d'un réel sens marin. Ce caractère marin reflète en grande partie les qualités nautiques inhérentes au trimaran. Les poids sont naturellement centrés dans la coque et le centre d'inertie plus bas favorise les performances au près. Capitalisant sur ces atouts, les architectes ont dessiné une coque et des flotteurs très creux, ce qui permet d'avoir sous le plancher une grande soute technique

à la hauteur sous barrots surprenante, prolongée par une cale moteur aux proportions assez incroyables : on peut quasiment marcher tout autour du Volvo-Penta (75 ch). Idem dans les flotteurs, parfaitement habitables et offrant là aussi une hauteur sous barrots confortable qui a permis d'aménager une belle cabine double à l'arrière, une salle de bains en coursive et un WC-douche sur l'avant (option à ajouter au tarif standard). Reste que ce volume a un coût en termes de fardage et d'élégance. Le badaud, même de grande taille, qui découvre le Neel 51 au ponton, a les yeux à peine au niveau du pont. Imposante, la bête! Cela ne pose heureusement aucun problème d'embarquement : on passe par la plateforme arrière qui termine le flotteur pour gagner soit le passavant, soit la coursive arrière qui mène au cockpit. Ou cocklool, comme on dit chez Neel pour désigner ce superbe espace partagé entre

UNE GRAND-VOILE GEANTE  
**DE 97 M<sup>2</sup>**





Superbe espace de vie que ce « cockloot » partagé entre cockpit et carré.

cockpit et « saloon » quand les trois panneaux de la baie vitrée sont glissés derrière la face arrière du rouf, à tribord. C'est clair, cette magnifique pièce à vivre, prolongée sur l'avant par la cuisine calée contre les vitrages frontaux, est l'un des atouts majeurs du nouveau Neel. Nul doute qu'elle joue parfaitement son rôle de salon convivial en croisière, tout en adaptant sa configuration à la météo. L'autre atout du trimaran, c'est cette cabine propriétaire de plain-pied qui occupe la quasi-moitié tribord du volume du rouf – ce qui semble difficile à imaginer sur un cata. Elle présente un grand lit face au vitrage latéral du rouf, histoire de bien commencer la journée si vous avez dormi au mouillage, et une salle de bains avec WC et vraie douche complètement séparés. Bon point également pour le volume de rangement, considérable dans cette cabine mais aussi côté cuisine, que ce soit dans les grands tiroirs sous les plans de travail ou dans la petite coursive menant à la descente bâbord.

Mais l'essentiel est ailleurs, au bout du chenal de La Rochelle balayé par une bonne brise d'ouest. Avant d'y arriver, nous gardons un œil sur le sondeur, car l'aileron du Neel 51 cale quand même 1,50 m. Une fois passées les dernières latérales, on peut pointer les étraves dans le vent pour envoyer la grand-voile. La drisse est mouflée, mais



La cuisine est avancée, elle s'étend à bâbord le long du hublot frontal et offre un linéaire de plan de travail et un volume de rangement assez incroyables.

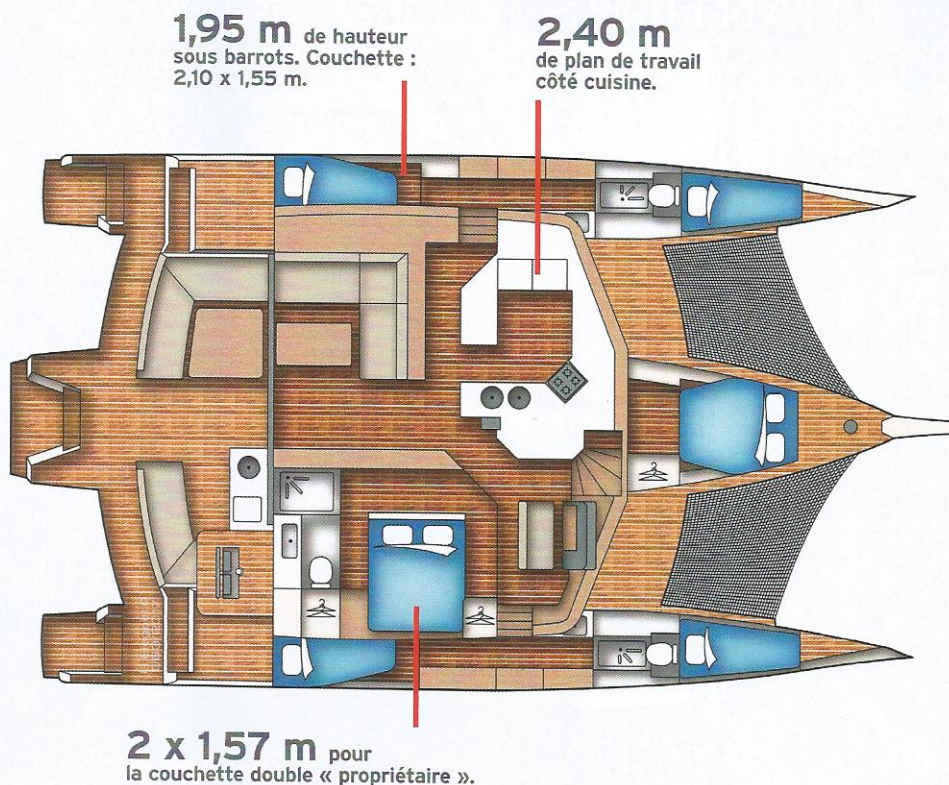


Le lit de la cabine propriétaire fait face à la vue via un grand vitrage latéral. Au fond, on distingue un cabinet de toilette très bien fait, comportant douche et toilettes séparées de part et d'autre d'une vasque de belle taille.

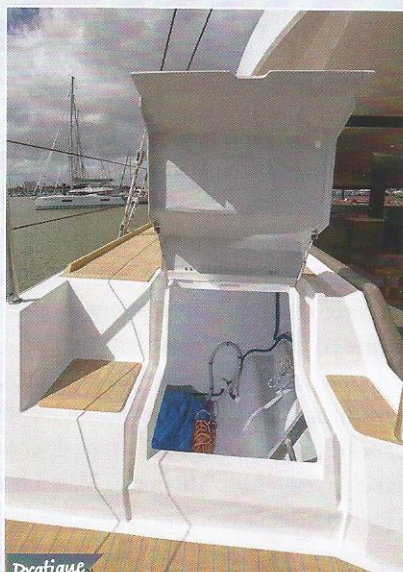
## EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	15,60 m
LARGEUR	8,90 m
TIRANT D'EAU	1,50 m
DEPLACEMENT	14 000 kg
SV AU PRES	171,50 m <sup>2</sup>
GENOIS	74,50 m <sup>2</sup>
TRINQUETTE	31 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	97 m <sup>2</sup>
SPI ASY	160 m <sup>2</sup>
MATERIAU	sandwich verre/PVC/pol.
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	Volvo-Penta 50 ch
GASOIL	600 l
EAU DOUCE	600 l
ARCHITECTES	Joubert/Nivelt
CONSTRUCTEUR	Neel Trimarans
CATEGORIES CE	A/10, B/12

PRIX DE BASE **732 000 €**  
PRIX BATEAU ESSAYE **935 350 €**



## A voir... et à revoir!



Les immenses soutes arrières sont parfaites pour les spis et autres annexes.



Le local technique, qui offre une hauteur sous barrots considérable, donne sur la salle des machines où le moteur est parfaitement accessible : on peut quasiment en faire le tour à pied!



On peut barrer en bonne compagnie à proximité immédiate du confortable fly-deck.



La table à cartes est idéalement placée pour une veille attentive... et abritée.



Pensez à refermer la trappe du local technique, surtout avec des enfants à bord.



Avec le Neel 51, le concept imaginé par Eric Bruneel arrive à maturité.

on est quand même content de disposer d'un winch électrique utilisable pour toutes les manœuvres, quitte à utiliser le réa à plat pont (Antal, comme tout le reste) pour le distribuer proprement. Tout cela se passe devant la console de barre, dans la zone de manœuvre surélevée à tribord. Bien faite et pas très différente de ce qu'on trouve sur la plupart des multicoques de croisière, elle centralise drisses, bosses de ris et écoutes dont le dormant (interminable) trouve sa place dans une énorme baille à bouts. Nous commençons notre navigation sous un ris et trinquette, avant de poursuivre sous grand-voile seule dans ces 17 nœuds établis mais volontiers rafaleux. Un conseil : ne coupez pas le moteur avant d'avoir établi la voile d'avant, car l'immense grand-voile à corne qui appuie beaucoup sur l'arrière vous interdit d'abattre ! A prendre en compte également dans les empannages, les abattées : choquez en grand, ou vous n'arriverez à rien. Mais dès qu'on trouve l'équilibre, le bateau fait parler sa puissance et se révèle même amusant à mener. Les sensations de barre sont plus celles d'un gros monocoque que d'un cata, avec une certaine inertie à laquelle

on s'habitue en quelques minutes. La disposition du poste de barre est ergonomique, et même très conviviale puisque le reste de l'équipage peut se prélasser sur le sofa du fly-bridge pour tenir compagnie au barreur... et profiter de la vue.

## ON ABAT DES MILLES AU PRES

Une fois lancé sur son bord de près, notre Neel prend ses 7-8 nœuds et abat les milles. Le flotteur au vent soulage considérablement. Le creux de ces flotteurs a été calculé pour présenter une surface mouillée au vent minimale, mais offrir quand même une stabilité satisfaisante au mouillage. Ce compromis très réussi est l'une des qualités de ce plan Joubert-Nivelt. L'autre compromis qui nous intéresse en navigation, c'est celui qui ménage le cap et la vitesse. Pour l'optimiser, inutile de chercher à trop serrer le vent. A 50° du vent apparent, le bateau va vraiment bien. On pourrait peut-être gagner 10°, mais on ne se rapprocherait pas plus vite du but. Au portant, nous établissons le

général et enroulons la trinquette pour accélérer sans efforts à 10 nœuds. Depuis le fly-bridge, l'image du trimaran dévalant le petit clapot du pertuis est grisante. Vu la hauteur des étraves, il faudrait des vagues hautes et sacrément pentues pour nous mettre en difficulté. Même sensation de puissance et de confort depuis l'intérieur, en particulier à la table à cartes qui fait un poste de veille remarquable. Voilà qui ne donne pas envie de rentrer aux Minimes... Mais il faut s'y résoudre et raccrocher ces gros pare-battage qu'on avait rangés dans l'une des deux énormes soutes arrière. A l'heure de débarquer, on est forcément conquis par la formule, mais aussi par l'ergonomie générale et la finition. S'il fallait émettre une réserve, on pourrait peut-être évoquer la hauteur sous barrots, aussi considérable dans les coques que sous le rouf. Faut-il vraiment 2 m de hauteur sous le plancher ? On pourrait peut-être faire un bateau moins imposant sans vraiment perdre en confort de vie. Pour autant, le bateau reste une vraie réussite, et sans doute la mise en œuvre la plus aboutie de la formule imaginée par Eric Bruneel. Texte : F.-X. de Crécy. Photos : Olivier Blanchet.