

SUN ODYSSEY 469

L'art des compromis



Le dernier-né de la maison des Herbiers loge un maximum de volume habitable dans une silhouette qui sait rester harmonieuse, et il abat confortablement les milles. L'ensemble est cohérent, même si l'embarqueur et le navigateur cherchent un peu leur place.

Cela paraît un joli tour de force, de loger pareils volumes dans un voilier de 13,65 mètres. Dernier-né de Jeanneau, le Sun Odyssey 469 parachève la nouvelle gamme «à trois chiffres» dans laquelle il s'insère entre le 439 et le 509. Il remplace le 44i, tout en offrant la même habitabilité que l'ancien 49i, qui mesurait 110 centimètres de mieux. L'exercice est d'autant plus réussi que l'esthétique est au rendez-vous. Le franc-bord n'a rien de délirant, le bouchain de carène affine la silhouette, la dissimulation sous des goulottes de toutes les bosses, drisses et écoutes dépouille le plan de pont : l'architecte Philippe Briand sait dessiner des bateaux élégants.

S'il ne faut pas s'attendre à voir les 11 tonnes du 469 pédaler à la moindre risée, le bateau allonge agréablement la foulée lorsque le vent monte. Équipé en standard d'un foc

à faible recouvrement, le Sun Odyssey peut aussi être doté d'un génôis à 140 %, grâce aux cadènes rentrées sur les passavants. L'option foc autovireur existe aussi. La meilleure idée reste de compléter le foc classique par un code zéro, aussi efficace près du vent dans le petit temps qu'aux allures plus arrivées dans la brise. La drisse mouflée et la sous-barbe rigide (options) sont prévues pour cette voile, d'autant que la soute avant est conséquente. La bosse d'armure revenant au cockpit complète la panoplie, pour jouer sous spi asymétrique. Et c'est ainsi que nous avons flirté avec les 9 nœuds sous code zéro, et poussé au-delà des 10 nœuds sous asymétrique, pour 12 à 15 nœuds de vent estimés.

En lofant sous spi le bateau ne bronche pas, sans autre symptôme qu'une barre qui s'alourdit. Philippe Briand a dessiné un safran très compensé, pour réduire les efforts – et la consommation – du pilote automatique. C'est au détriment des sensations pour le barreur, bien loti par ailleurs : bonne visibilité vers l'avant, cale-pied idoine, pas de patte-d'oie de parataras dans le dos, position aussi efficace assis que debout. L'équipage dispose, quant à lui, d'un cockpit aux dimensions généreuses, et de winches de piano placés à bonne hauteur pour les drisses, les bosses ou la barre d'écoute. Mais la position des winches primaires, qui sacrifie au diktat des écoutes au plus près des postes de barre, reste sujette à caution : ni le barreur ni un équipier n'y trouvent vraiment leur position.

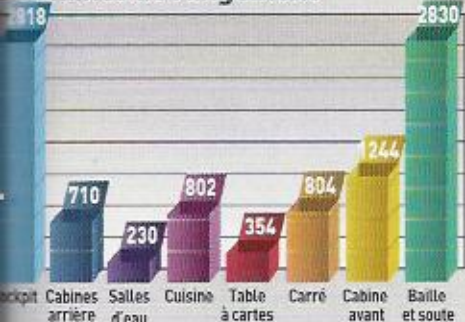
A L'INTÉRIEUR. Dans la version deux compartiments toilettes, avec cuisine disposée en «L» près de la descente, le carré est une vraie salle de bal. L'équation espace du 469 commence en réalité à l'extérieur. Le remplacement d'une jupe classique par une porte basculante a permis de gagner 80 centimètres sur l'arrière. Les barres et le cockpit reculent d'autant. Et à son tour le carré, qui glisse vers la zone plus large du bateau. La table à cartes s'insère entre deux grands fauteuils, créant un coin salon en vis-à-vis de l'espace repas. Le carré se présente ainsi comme un volume unique, immense, quitte à avoir sacrifié certaines fonctionnalités de l'espace navigation.

Ce recul de la trame d'aménagements produit ses effets dans la cabine avant, dotée d'un lit king size. Les cabines arrière profitent pour leur part des bouchains «gonflant» la carène au-dessus de la flottaison. Ce gain d'espace a aussi été mis à profit pour créer entre les deux cabines un «tunnel technique» de 80 centimètres de large où ont été rejetés les équipements (compresseur, groupe eau...) habituellement placés sous les banquettes du carré. L'espace de vie gagne ainsi en rangements et confort acoustique, l'inconvénient tenant à l'accessibilité des systèmes pour la maintenance. Si la conception d'un croiseur procède d'un art des compromis, Jeanneau n'est pas en reste, avec de surcroît un talent certain pour mesurer l'utilité du moindre centimètre.

Texte et photos Frédéric Augendre.
Plans et infographie François Chevalier.



Volumes de rangement



Volume total de rangement : 9 792 litres.

Valeur moyenne pour ce type de bateau : 7 100 litres.

Caractéristiques techniques

	Sun Odyssey 469	Hanse 445	Océanis 45
Longueur coque	13,65 m	13,15 m	13,50 m
Longueur flottaison	12,54 m	12,00 m	13,05 m
Largeur	4,49 m	4,38 m	4,49 m
Écart d'eau	2,24 m	2,25 m	2,15 m
Surface au près	96,10 m ²	107 m ²	100 m ²
Déplacement léger	10,8 t	11 t	9,55 t
Poids du lest	3,09 t	3,5 t	2,8 t
Matériau	polyester	sandwich	polyester
Certification CE	A	A	A
Lancement	2012	2010	2012
Architecte	Philippe Briand	Judel/Vrolijk	Groupe Finot
Chantier	Jeanneau	Hanse	Bénéteau
Prix TTC	236 568 €	188 848 €	212 672 €

Beaucoup de rangements répartis inégalement. Aux coffres de cockpit largement dimensionnés s'ajoute une grande soute à laquelle on accède par un capot de pont, et qui accueillera aisément plusieurs voiles d'appoint comme un spi asymétrique, un code zéro ou un tourmentin. Si les propriétaires disposent dans la cabine avant d'une profusion de penderies, tiroirs et équipets, les cabines arrière sont les parents pauvres d'un bateau par ailleurs globalement bien doté en rangements.

Sous voiles

Esthétique agréable et franc-bord raisonnable pour les ambitions de volume intérieur. L'enrouleur de foc est surélevé, pour libérer le passage de l'ancre sur son davier et dégager la visibilité sous le vent. Les cadènes de haubans, rentrées, libèrent les passavants. Le circuit de l'écoute de grand-voile «à l'allemande», des écoutes de foc et des drisses est caché dans des goulottes. Les discrètes mains courantes en teck sur le rouf tombent naturellement sous la main.



Cockpit

C'est vaste ! On aime les mains courantes sur les postes de barre et la table, mais il en manque de part et d'autre de la descente. Avec le patacas central (vérin hydraulique en option), pas de câble en patte-d'oie dans l'épaule du barreur. Le retour des écoutes près des barres montre ses limites : l'équipier n'est pas à son aise près du winch.

Conditions de l'essai

DEUX APRÈS-MIDI DE NAVIGATION DANS LE GOLFE DE FRÉJUS, vent variable, 5 à 15 nœuds.



Ce qui nous a séduits

Points de tire de foc rentrés, génois 140 % en option, drisse mouflée pour les voiles de portant, sous-barbe, bosse d'amure pour le spi asymétrique prévue de série, grande soute à voiles permettant de stocker code zéro, spinnaker et tourmentin si affinités, le 469 est conçu pour naviguer à la voile.

- > L'écoute de grand-voile à l'allemande, revenant sur chaque bord.
- > Les goulottes libérant hiloires, rouf et passavants.
- > Le pataras central : aucune gêne pour le barreur.
- > Les mains courantes sur le tableau arrière, les postes de barre, la table de cockpit, le rouf.
- > La pompe de cale asséchant la soute à voiles.
- > L'enrouleur de foc rehaussé : passage de l'ancre facilité, meilleure visibilité sous la bordure.
- > Le double davier d'ancre.
- > Les hautes mains courantes verticales (90 centimètres) sécurisant la descente, leur homologue dans la cabine avant.
- > Le volume du taud de grand-voile et son zip décalé, réduisant l'inconvénient de la bôme très haute.
- > Les fargues de la cuisine, esthétiques et efficaces.
- > La double rangée de placards au-dessus de la cuisine.
- > Les éclairages indirects au niveau du plancher.
- > Les dimensions du lit à l'avant : 2,05 mètres de long, 1,58 mètre de large à la tête, 1,40 mètre au pied.



► Prix et options

- > Prix standard (avec voiles Dacron, départ usine) : 236 550 €
- > Prix du bateau essayé : 324 666 €
- > Principales options
 - Finition « Première » avec feux de navigation, taquets amarrage inox, chargeur batteries, freezer, cloisons de douche... : 12 378 €
 - Finition « Préférence » + porte frigo verticale, winch drisse électrique, jupe relevable électrique, prise de quai eau douce : 20 200 €
 - Pack « Performance » (hélice repliable, grément Dyform et Dyneema) : 3 863 €
 - Pack « Navigation » (accastillage asymétrique-code 0, sous-barbe, winch piano tribord, points de tire génois réglables depuis le cockpit) + grément spi asy : 3 612 €



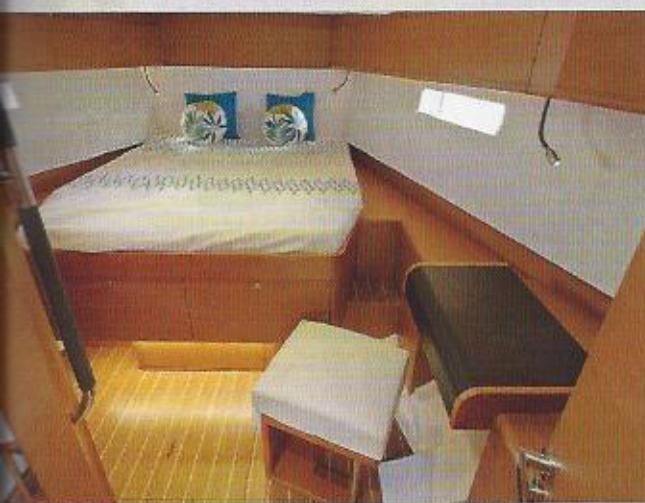
Architectes : Philippe Briand/Jeanneau Design.
Chantier : Jeanneau, BP 529, 85505 Les Herbiers Cedex, France,
02.51.64.20.20. www.jeanneau.com



Ce qui est mal conçu ou qui nous a manqué

L'hyper-compensation du safran réduit la sensibilité de barre, et les winches d'écoutes près des barres sont peu pratiques : ce principe ne trouve sa pertinence qu'avec des postes d'embranchement décalés des hiloires et ramenés sur des meubles dédiés, en avant des barres. Le palan d'écoute de grand-voile a été implanté à mi-longueur de la bôme, de façon à dégager un grand espace pour la descente : c'est à la limite de ce que l'espar peut supporter comme bras de levier.

- > La hauteur élevée de la bôme, résultant d'un empilement des cotes (hauteur de cabine arrière, attitude du bimini), complique l'affalage et le ferlage de la grand-voile.
- > Absence de mains courantes horizontales sur le rouf pour encadrer la descente.
- > Pas de coffre bien pensé pour le radeau de survie.
- > Rangements restreints dans les cabines arrière.
- > Cloisons-paravents des compartiments douches : tenue à vérifier à l'usage.
- > Fargues sur le haut des penderies, plus décoratives que fonctionnelles : leur bombé interdit d'y caler quoi que ce soit.



▣ Carré

L'espace de vie exploite toute la largeur du bateau, et des astuces esthétiques, comme le rainurage horizontal de la cloison avant, augmentent encore la sensation d'espace. On note les grands volumes de froid dans la cuisine, les mains courantes et les éclairages indirects au sol.

▣ Cabine propriétaire

On se couche tête vers l'avant sur ce lit de belles dimensions. Là aussi, une main courante est placée au bon endroit. Sous l'abattant de la coiffeuse, un passage est prévu pour le câble d'un ordinateur portable. Avec ses tiroirs sous le lit, ses penderies et ses placards hauts, cette cabine est dotée d'importants volumes de rangement.



La navigation à l'ère du tout informatique

Avec une table à cartes insérée entre deux grands fauteuils placés travers à la marche, et réglable en hauteur pour former sofa en position basse, Jeanneau a tenté un compromis entre la clientèle attachée à un espace de travail pour le navigateur et celle qui privilégie le confort domestique. Au passage, les surfaces permettant d'installer les instruments de bord ont été réduites à la portion congrue. Le chantier suggère d'utiliser l'écran plat de la télévision comme répéteur du traceur GPS de cockpit... ce qui revient à concevoir sa navigation à l'extérieur. Autres solutions, utiliser une tablette numérique pour contrôler le traceur, ou installer à la table à cartes un ordinateur portable, avec de simples répéteurs dans le cockpit. Mais on manquera toujours d'espaces d'affichage, par exemple pour un écran AIS autonome. Et si une bibliothèque a bien été prévue pour le rangement des documents nautiques, elle n'est accessible qu'en retirant le dossier d'un fauteuil...

▣ Nos 5 vitesses cibles

- GV + FOC, MER PEU AGITÉE
12 nœuds réels, 45° du vent = 7,3 nœuds
- GV + CODE ZÉRO
10 nœuds réels, 60° du vent = 6,1 nœuds
- 12 nœuds réels, 100° du vent = 9 nœuds
- GV + SPIASYMÉTRIQUE
12 nœuds réels, 110° du vent = 8,2 nœuds
- 15 nœuds réels, 135° du vent = 10,3 nœuds

* Force et angle du vent estimés, faute de girouette-anémomètre étalonnés, vitesse speedo fiable.

Conclusion

Encore un peu plus que ses concurrents directs, Jeanneau se veut un constructeur du « juste milieu », à la recherche d'un équilibre entre performances, confort et prix, et s'adressant à une clientèle internationale aux goûts très variables. Plus ergonomique et moins clinquant qu'un Hanse, moins démonstratif et un peu plus cher qu'un Océanis, le Sun Odyssey 469 est un bateau très rationnel, efficace et sans mauvaise surprise, dont il ne faut en revanche pas attendre un caractère très affirmé.

Table à cartes

Le s'abaisse sur deux rails pour créer un couchage en plus. Sur le bateau d'essai, le système a été depuis renforcé. Pour un canapé où s'adosser, il faudra rajouter un coussin.