

neptune

YACHTING MOTEUR

NUMÉRO SPÉCIAL

Catamarans

croisière & day-boats

Essais

Bluegame BGF 45
Aquila 46 Coupé
Leopard 53 PC ►

Destination

Croisière sur
le Sénégal

Portrait

Marc Villanova,
de Bertram à Riviera

NOUVEAUTÉS POWERCATS

Jeanneau,
Prestige, Yot,
Aventura...
Quoi de neuf
en 2026 ?



DESTINATION CAPE TOWN

Envoutante
Afrique
du Sud à
la croisée de
deux océans



L 19784 - 350 H - F - 8,20 € - RD



Editions
Larivière

Spécial catamarans

LEOPARD 53 PC Opération séduction

Neptune a fait le voyage jusqu'au Cap, en Afrique du Sud, berceau des Leopard, pour découvrir le 53 PC, millésime 2026. Six ans après son lancement, le chantier sudafricain remet son flagship au goût du jour sans toucher aux fondamentaux. Cockpit remodelé, design retravaillé et finition à la hausse, le Leopard 53 PC cherche à conserver son leadership face à une concurrence en embuscade. Texte Michel Luizet - Photos Rob Kamoot et l'auteur



La silhouette est en tout point identique à celle du modèle 2020, excepté quelques menus détails comme les montants du hard-top, désormais inclinés vers l'avant.

LONGUEUR 125,40 m LARGUEUR 7,67 m

MOTORISATION 2x370 ch VITESSE MAXI 22 nd

POIDS 21 t CONSTRUCTEUR Robertson and Caine (Afrique du Sud)

PRIX à partir de 1359 000 € HT



Notre Leopard dans le port de Hout Bay, près de Cape Town, en Afrique du Sud. Nous sommes prêts à appareiller pour l'essai.

Vingt-sept janvier 2026. L'hiver en Europe, mais le plein été en Afrique du Sud lorsque nous descendons de l'avion, au petit matin, sur le tarmac de l'aéroport du Cap. À la sortie, Rob Kamhoo, le chevronné chargé de communication du chantier Robertson and Caine, nous accueille avec le sourire. Au programme: découverte de la région, visite de l'usine et essai en exclusivité du Leopard 53 PC. Sur le papier, ce modèle n'est pourtant pas un perdreau de l'année. Neptune avait déjà essayé le flagship de la marque au printemps 2021 à Saint-Raphaël, lors de ses débuts européens (lire *Neptune* n°299, août 2021).

La concurrence en embuscade

À l'époque, le 53 PC nous avait fait forte impression. Il inaugurerait la troisième génération de powercats Leopard, marquée par une véritable petite révolution technique et esthétique: cales moteurs isolées phoniquement des cabines arrière, carènes optimisées, fly-bridge rallongé, cockpit plus aéré et circulation de plain-pied de la timonerie jusqu'à la plateforme ascenseur. Le résultat? Un bateau plus efficace et plus fonctionnel, fruit d'années d'expérience recueillies auprès des propriétaires Leopard et du loueur The Moorings, partenaire historique du chantier sudafricain. La clientèle ne s'y est pas trompée. Le modèle a rencontré un franc succès, avec 141 unités vendues, principalement pour un usage privé. Mais presque sept ans après son lancement, l'heure était venue d'évoluer. Entretemps, le marché du powercat de croisière a explosé. De nouveaux acteurs sont apparus – Prestige, Aventura, Sanlorenzo ou plus récemment Omay – confirmant l'engouement pour la



Capacité d'accueil illimitée! La surface cumulée du nouveau cockpit et du fly-bridge permet d'accueillir beaucoup de monde à bord.



Le nouvel ensemble de cockpit profite de toute la largeur de la surface pour créer une ambiance plus gaie et moins formelle que la précédente version.



La table du salon possède un double plateau qui s'ouvre en deux pour doubler la surface. Huit à dix convives tiennent autour.



Le salon de cockpit «comme à la maison», bien adapté à la formule catamaran

L'espace timonerie amélioré, bien agencé et lumineux

Une finition générale revue à la hausse
L'excellent rendement à vitesse élevée



Le manque de rangements facilement accessibles dans le cockpit

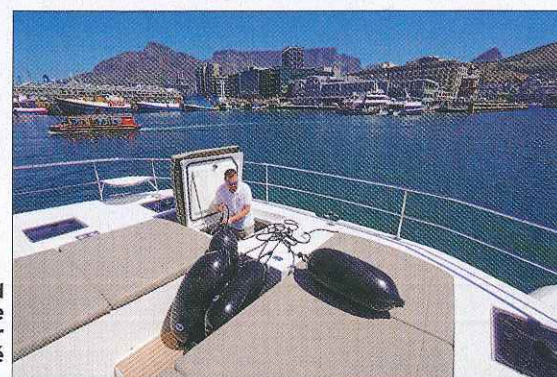
Les salles de bain exigües de la coque bâbord

L'arrière du cockpit peu sécurisé pour les jeunes enfants

Design
Plan de pont
Performances
Finition
Aménagements
★ à éviter ★ moyen ★ ★ ★ ★ ★ bien ★ ★ ★ ★ ★ très bien ★ ★ ★ ★ ★ exceptionnel



Le système électrique de mise à l'eau est un brevet Leopard. Les supports d'annexe ont été améliorés pour faciliter la manœuvre.

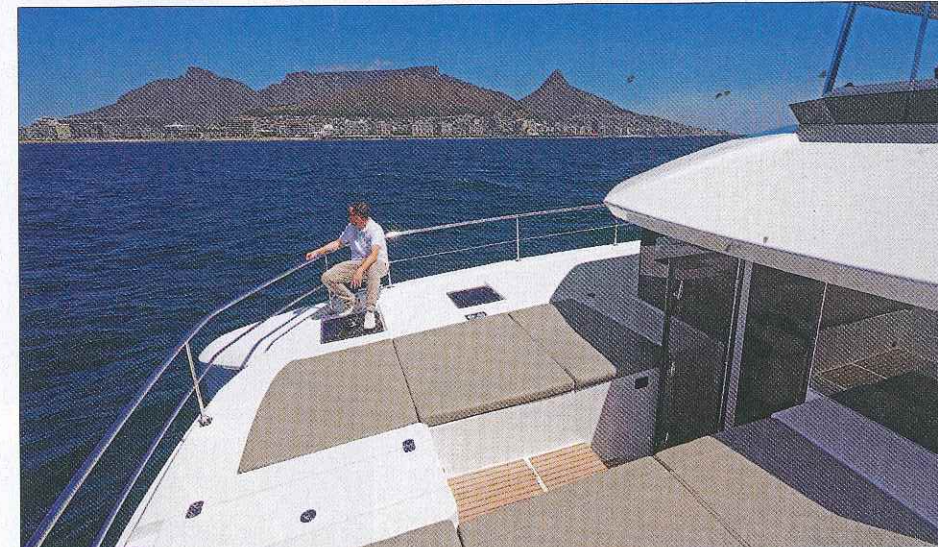


La soute tribord est parfaite pour stocker la majorité des défenses.

formule catamaran habitable. La marque chinoise Aquila, fondée par un ancien de Leopard, a elle aussi affûté ses armes avec une gamme élargie et en constante progression. Yot Catamarans, enfin, la nouvelle entité du groupe français Catana, a annoncé l'arrivée imminente d'un 53 pieds de croisière. Il fallait réagir. Plutôt que de repartir d'une feuille blanche, le chantier a préféré une mise à jour du 53 PC, qui conserve son nom de baptême. Car les attentes ont changé.

Des fauteuils et des sofas mobiles

Les amateurs de croisière recherchent désormais davantage de luxe et de confort, mais aussi une relation plus directe avec la mer. En somme – disons-le sans malice –, l'idée est de recréer l'atmosphère d'une maison de vacances sur l'eau, ancrée au mouillage dans des décors de rêve. La principale évolution concerne le cockpit. Les designers maison ont supprimé les derniers éléments contremoulés



Cape Town en vue. L'accès à la plage avant s'effectue via les passavants extralarges ou en empruntant la porte en verre axiale.

– déjà largement allégés sur la première version – au profit d'un mobilier «comme à la maison». Fauteuils et sofas reposent sur une structure en aluminium anodisé noir, habillée de coussins amovibles aux formes généreuses. Le salon modulable s'étend sur une large surface, laissant une circulation totalement libre, quitte à ce que certains éléments débordent

sur la plateforme arrière, ouverte sur la mer. Des clips permettent de fixer le mobilier au plancher, même si l'ensemble reste entièrement démontable. Dans ce nouvel aménagement figurent également des poufs, des guéridons et une table de repas pour six convives – peut-être un peu juste pour un bateau de ce gabarit –, coiffée d'un plateau en céramique



Le hard-top et l'avant du fly peuvent être recouverts de panneaux solaires d'une puissance de 2,4 kW. Une énergie d'appoint appréciable si l'on souhaite limiter l'usage du générateur.

► imitant la pierre. Leopard parvient au final à créer un cockpit convivial et chaleureux, clairement inspiré de l'univers des yachts. Aux extrémités de la plateforme, des parois vitrées remplacent les balcons d'angle afin de renforcer l'aspect premium. Certains clients n'adhéreront pas à cette proposition innovante, qui reste une option. Ils pourront revenir à la version originelle standard, toujours au catalogue.

Réorganisation de la cuisine

Pour le reste, les évolutions sont plus discrètes. La plateforme-ascenseur a été redessinée pour s'ajuster parfaitement aux jupes arrière élargies. Des berceaux automatiques facilitent désormais la mise en place de l'annexe (jusqu'à 350 kg). Plus en avant, la grande baie vitrée à double ventail s'ouvre plus largement sur le salon, tandis que les plafonds du flybridge et de la timonerie ont été nivelés afin de créer une continuité visuelle. La cuisine située à l'entrée n'a plus rien à voir avec celle du précédent modèle. Tout a été réorganisé. Sur

De plain-pied avec la cuisine et le cockpit, le salon dispose de deux sofas en vis-à-vis. Il est ici présenté dans sa version avec table basse.

Une niche à l'entrée de la cabine principale accueille un écran TV articulé. La bonne largeur de coque permet de dégager les deux côtés du lit.

Une petite méridienne et une coiffeuse créent une atmosphère cosy.



Dans la suite propriétaire, la salle de bain est en enfilade avec les WC et la douche en pointe. La vasque intégrée à un plan dégagé fait face à une commode à tiroirs.

babord, le double réfrigérateur LG en alu brossé aurait certainement mérité d'être habillé pour mieux s'intégrer aux éléments de cuisine. D'autant que les designers ont retravaillé le design et les harmonies de couleurs de la cuisine, recouverte d'un plan de travail écru à effet marbre. La nouvelle implantation se veut en effet plus fluide et fonctionnelle: plaques de cuisson et four Siemens d'un côté, évier, lave-vaisselle et poubelle intégrée de l'autre. Comme toujours chez Leopard, l'éégouttoir intégré au plan de travail et le purificateur d'eau font partie de l'équipement standard. Les rangements sont nombreux, notamment les coffres à provisions dissimulés sous le



Coque bâbord, la cabine arrière bénéficie du même niveau de prestations que la suite propriétaire, tel le hublot panoramique en tête de lit.

plancher, idéaux pour la grande croisière. Le salon a bénéficié également d'un toilettage en règle. Les nouveaux sofas adoptent des volumes plus généreux, dans l'air du temps. Le poste de pilotage intérieur reste positionné sur le flanc tribord, face à un vitrage vertical aux montants discrets. Tous les hublots sont équipés de stores électriques à trame papier. Côté ambiance, plusieurs finitions sont proposées: placage bois taupe ou marron glacé à fil horizontal, assorti de différents vaigrages et

planchers. Dans l'axe du salon, la fameuse porte vitrée mène à la plage avant en creux flanquée de deux sunpads surélevés. Le modèle essayé était configuré en version propriétaire: deux cabines dans la coque bâbord et une vaste suite armateur dans la coque tribord. L'agencement reste inchangé, mais la décoration et plusieurs détails ont été mis au gout du jour. La cabine propriétaire bénéficie d'un traitement privilégié: lit central avec dégagement latéral, banquette de repos et coiffeuse. La ►



Avec son réservoir à carburant de grande capacité, le Leopard 53 a une autonomie qui flirte avec les 500 milles à 10 nd.

► salle de bains s'étire vers l'avant en enfilade jusqu'à une grande cabine de douche installée dans la pointe. La coque opposée accueille une configuration plus classique, avec deux salles d'eau en miroir au pied de la descente et deux cabines, dont celle de l'arrière, plus spacieuse grâce à son lit transversal. Un lave-linge séchant est également encastré dans la coursive. Pour l'essai en mer, nous quittons le port de Hout Bay, à quelques milles au sud du Cap. L'équipage se retrouve sur le flybridge autour d'un poste de pilotage redessiné. Les deux Yanmar s'ébrouent presque en silence. On les entend à peine. Le chantier sudafricain reste fidèle au motoriste japonais depuis ses débuts. Le bloc 8LV de 370 ch équipait déjà le premier Leopard 51 PC lancé en 2011. Sa fiabilité et ses performances sont largement éprouvées.

22 nœuds à plein régime

Compte tenu du vent en rafale qui balaye la baie, il sera impossible de relever les rendements que l'on connaît déjà : 22 nd à plein régime et pleine charge, 18 nd en croisière soutenue. Le Leopard 53 PC s'adapte en réalité à tous les rythmes de navigation. En dessous de 10 nd, le rendement passe sous les 4 L/mille, voire 2,5 L/mille à 8,5 nd. Au-delà, la consommation progresse de façon régulière, ce qui permet d'obtenir un rendement maîtrisé entre 5 et 6 L/mille, de 12 à 18 nd.

Sur le flybridge, l'aménagement évolue sensiblement. Le nouveau mobilier aux formes organiques provient de la collection outdoor Tribù, l'éditeur belge très en vogue, qui équipe également plusieurs chantiers européens, dont Lagoon. Le grand sofa-bain de

Les éléments de cuisine ont été modifiés en profondeur. Le nouveau design contemporain est associé à une finition plus élevée que celui du précédent modèle.



Le fly se partage entre un grand carré et un double bain de soleil donnant sur la terrasse l'arrière. Les dossiers sont amovibles.



Moment de détente en baie de Clifton en Afrique du Sud. Davantage de convivialité : c'est le crédo du nouveau mobilier d'extérieur modulable Alfresco.



Spécial catamarans | Leopard 53 PC



Léger et compact, le Yanmar se fait discret dans cette immense soute, où l'on pourra stocker du matériel.

► soleil modulable, prolongé jusqu'à la terrasse arrière, se compose de larges coussins et de dossiers mobiles. Cette solution permet aussi d'intégrer des coffres de rangement sous les banquettes. Le coin cuisine, installé sur le flanc tribord, accueille un barbecue placé à l'extrémité, bien isolé du reste des aménagements. Sur le plan technique, le 53 PC reçoit un puissant générateur de 12 kW, indispensable pour alimenter à minima la climatisation indépendante de chaque cabine, le congélateur et la plaque vitrocéramique. Des panneaux solaires fournissant jusqu'à



Le catamaran file 22 nd maxi à pleine charge. La conso progresse de façon linéaire. Entre 12 et 20 nd, le rendement oscille entre 5 et 6,5 L/mille.

2,4 kW peuvent également être installés sur le hard-top (18000€ TTC l'option). Dans cette nouvelle version, le Leopard 53 PC entame clairement une seconde carrière. Son prix hors-taxi semble être passé en sept ans de

1067000€ à 1359000€, avant option et remise. Une hausse majeure, incontestablement, qui pour autant, maintient cet excellent powercat de grande croisière parmi les offres les plus compétitives de son segment. ■

LEOPARD 53 PC

VITESSE MAX CONSO à 12 nd RENDEMENT

22
nd

60
L/h

5
L/mille

LE TEST NEPTUNE

Yanmar 8LV370 - 2x370 ch @ 3800 tr/min - 8 cylindres - 4,46 L - poids moteur 436 kg
Conditions de l'essai: 4 personnes à bord, 80% carburant, mer belle, vent force 2.

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (L/h)	Rendement (L/mille)	Autonomie* (milles)
2200	10	40	4	480
2500	12	60	5	380
3000	16	80	5,3	360
3250	18	110	6	320
3500	20	130	6,5	290
3600	22	145	6,6	280

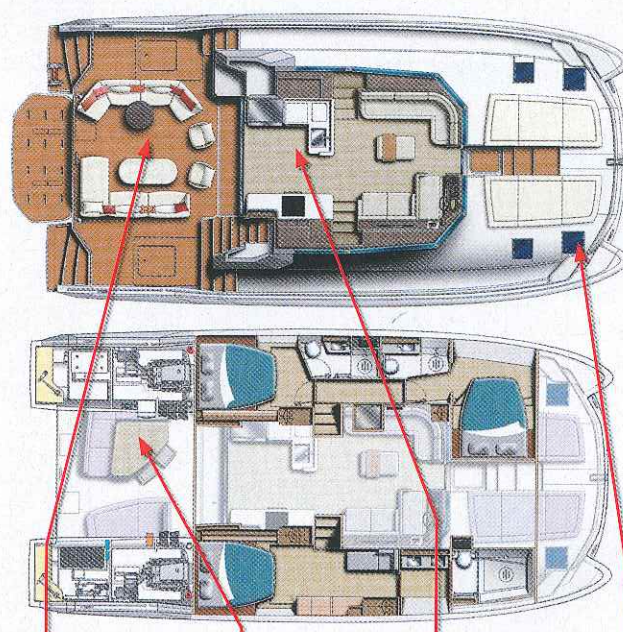
* Avec 10% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors-tout / avec plateforme	15,40 m / 16,19 m
Largeur	7,67 m
Tirant d'eau	1,00 m
Poids lège	21,4 t
Transmission	ligne d'arbre directe
Puissance unique	2x370 ch
Carburant	2200 L
Eau	700 L
Cabines	3 ou 4 + 1 (marin)
Couettes	6/8 + 1 (marin)
Catégorie CE	nc

CONTACT

Chantier
Contact
Robertson and Caine (Afrique du Sud)
leopardcatamarans.fr



La vraie révolution se situe au niveau du cockpit. Leopard a créé un salon sans contremoule, plus aéré et tourné vers la mer.

En surimpression, le cockpit classique, pourvu d'une méridienne et d'un sofa d'angle. Le client a toujours le choix.

La cuisine a été optimisée. Le chantier a cherché à soigner la circulation, avec un accès plus large au cockpit.

Leopard a aménagé dans la pointe tribord une cabine de marin au confort rustique. Proposée en option, elle a le mérite d'exister.

BUDGET

1359000 € HT avec 2x350 ch (standard hors options)
1515833 € HT avec 2x370 ch (avec options et après remise), soit:
1819000 € TTC livré Saint-Raphaël

Principales options (HT) propulseur d'étrave 14452 €, radio Fusion + HP 7887 €, pack Electro Base Raymarine 20730 €, générateur 12 kW 47082 €, alimentation quai 220 V 20404 €, clim cabines 41060 €, grill électrique fly 4596 €, mobilier cockpit Alfresco 19650 €, plateforme de bain immergeable 67700 €, transport cargo 60290 €.

ASSURANCE AVEC 

Prime annuelle* 6764,35 € Mensuelle 564,90 € Franchise** 9095 €

* Prix de base avec options (+20%)

** Uniquement sur le dommage partiel, vol partiel et vandalisme.

YOT
POWER
CATAMARANS

LA NAPOULE
BOATSHOW
23 - 26 AVRIL 2026



YOT 36

YOT 41

NAUTIC EVOLUTION
Distributeur PACA - MONACO

184 Quai d'Agrippa - Port Fréjus Ouest - 83600 Fréjus
+33 (0) 4 94 17 46 89
info@nauticevolution.com
www.nauticevolution.com


NAUTIC Evolution
LUXURY

ROBERTSON AND CAINE Dans la tanière des Leopard

C'est en 1991 que les Sudafricains John Robertson et Jerry Caine créent leur chantier naval. 35 ans plus tard, plus de 3 500 bateaux sont sortis des usines de Cape Town. Retour sur une formidable épopée et un savoir-faire unique.

Texte Michel Luizet - Photos Rob Kamhooft et DR

Woodstock n'est pas que le nom du festival pop new-yorkais de 1969. C'est aussi celui du quartier de Cape Town qui abrite l'un des quatre sites de production des catamarans Robertson and Caine. Au fil de son développement, le chantier sudafricain s'est disséminé aux quatre coins de la ville portuaire. Le gigantesque bâtiment recouvert de tôles ondulées ressemble à celui de tous les chantiers navals du monde: grands portails coulissants, immenses portiques transversaux pour déplacer les coques et grande mezzanine transformée en atelier, qui permet l'accès direct aux Leopard en cours de fabrication, alignés comme à la parade. Environ 500 ouvriers spécialisés travaillent à Woodstock, mais si on cumule les personnels travaillant dans les autres manufactures de la marque, on arrive à



Photo de famille devant l'usine de Woodstock, dans la banlieue de Cape Town. 2 400 employés travaillent sur 4 sites différents.

En 2006, Robertson and Caine lance le premier Leopard 47 Powercat. Moorings en commandera 45 pour lancer le charter moteur. Un succès.

un total d'environ 2 400. Le constructeur est aujourd'hui parmi les principaux employeurs industriels de la cité sudafricaine. Avec environ 200 voiliers et powercats produits lors des bonnes années, Robertson and Caine s'est hissé sur le podium des plus gros producteurs de catamarans au monde, au côté du chinois Aquila et du français Lagoon. Comme souvent, l'aventure du chantier n'est partie de presque rien. C'est en 1982 que John Robertson, un passionné de voile en

compétition, crée la marque. Douze voiliers sont fabriqués au cours des deux premières années. Le succès aidant, il finit par s'associer, dix ans plus tard, avec son ami Jerry Caine. Robertson and Caine devient un constructeur reconnu au milieu des années 1990. En outre, il est retenu pour construire le Mumm 36, un bateau de course de grande série.

Moorings et Leopard, même combat!

Mais le vrai déclic intervient en 1995. The Moorings se rapproche alors du chantier pour concevoir un catamaran à voile conçu spécialement pour le charter. C'est le début d'une association fructueuse. Le contrat porte sur la livraison de 23 catamarans sur trois ans. De quoi donner des ailes au chantier en lui assurant une activité garantie rubis sur l'ongle. Pour un constructeur naval, c'est



L'activité bat son plein dans l'usine d'assemblage des powercats. Les aménagements arrivent sur place en partie montés.



L'essentiel des 125 pièces moulées qui composent les grands modèles est réalisé en infusion sous vide.

le rêve! Parallèlement à ce voilier baptisé Moorings 4500, Robertson and Caine construit le même modèle dédié à une clientèle privée, sous le nom de Leopard 45. C'est ce business model un peu particulier qui perdure encore de nos jours. Il faudra attendre encore une décennie de plus pour voir apparaître les premiers powercats. Le Lion 46 PC essuie les plâtres en 2002, mais le vrai départ a lieu quatre ans plus tard, avec le lancement du Leopard 47 PC. Le modèle est semblable à son équi-



Le moulage du 53 PC sur le site de production dédié à la lamination. Les cloisons structurales sont posées avant de déplacer la double coque.

valent voilier, auquel on a supprimé le gréement et rajouté un pont supérieur aménagé. Durant la carrière de ce modèle, qui dure sept ans, le chantier en vend 45 à Moorings, et 14 sont acquis par des propriétaires indépendants. C'est l'amorce d'une formule à succès. Les années 2010 sont celles de l'essor des modèles moteur. Les

powercats de croisière se vendent maintenant par centaines, avec un équilibre presque parfait entre les modèles estampillés Moorings et Leopard. Un record est obtenu avec le Leopard 43 PC, bestseller des deux entités, avec 139 bateaux produits entre 2015 et 2022. Aujourd'hui, la gamme moteur de Leopard compte trois modèles de ▶



Robertson and Caine dispose d'un spectaculaire bâtiment dédié à la menuiserie.



C'est la pause du matin sur le site de Woodstock.

► 40, 46 et 53 pieds, qui représentent la troisième génération de powercats. L'usine Woodstock est consacrée spécifiquement à la production du 53 PC millésime 2026. Lors de notre visite, une demi-douzaine de bateaux étaient présents sur la ligne de montage. Les coques sont fabriquées en infusion sous vide, garantie d'une imprégnation optimale des tissus superposés et d'un devis de poids respecté. Pour au-



La menuiserie emploie une quarantaine d'ouvriers spécialisés. Robertson and Caine dispose de machines-outils allemandes de dernière génération.

tant, toutes les coques stratifiées font l'objet d'un contrôle qualité original : un sondage dans la coque permet de prélever une rondelle dans l'épaisseur du sandwich pour s'assurer que la strate ne présente aucun défaut. « Le fly-bridge est désormais réalisé à partir d'un seul

moule, précise le product manager. Il en fallait trois sur le modèle initial. C'est une vraie prouesse technique. » Le 53 PC se construit sur un rythme ternaire : dix jours pour réaliser la stratification, dix autres pour les cloisons et les systèmes techniques, et dix autres

pour la finition et la vérification. Les bateaux sortent au rythme d'un toutes les deux semaines. La construction est semi-industrielle, quoique moins poussée que dans les usines européennes comme Lagoon ou Fountaine Pajot.

Un contrôle qualité original

Ce constat s'explique par une main-d'œuvre plus nombreuse et meilleure marché qu'en Europe – le salaire mensuel moyen y est de 7 000 rands sudafricains, soit environ 360 €. Le département menuiserie, situé à quelques kilomètres de Woodstock, bénéficie, lui, d'un process high tech dernier cri. Dans cette « wood factory », 80 charpentiers travaillent au sein d'un immense hall. Découpe et finition sont entièrement automatisées. Pour fabriquer les aménagements intérieurs du modèle, 2 000 pièces



Pour célébrer la sortie d'usine du 3 000^e Leopard construit, tous les employés appliquent leurs empreintes de mains sur la coque.



Le Leopard 40 PC qui porte le numéro 3 000 quitte le chantier sur sa remorque.

Robertson and Caine occupe le quai principal de la Cape Grace Marina sur le Victoria & Alfred Waterfront de Cape Town. Le bureau commercial de Leopard est à proximité.



de bois sont nécessaires. Un véritable puzzle impossible à assembler sans l'assistance d'un étiquetage numérique pour faire le lien avec le magasin de stockage. Au final, les catamarans sont chargés sur remorque et transportés jusqu'à la Cape Grace Marina, pour un ultime contrôle avant

d'embarquer sur un cargo. À moins que le client ne préfère prendre livraison de son bateau sur place et le convoier par la mer, en faisant appel à un équipage professionnel. « Un cas de figure, reconnaît notre interlocuteur, qui a de moins en moins cours aujourd'hui ! » ■

Destination Cape Town



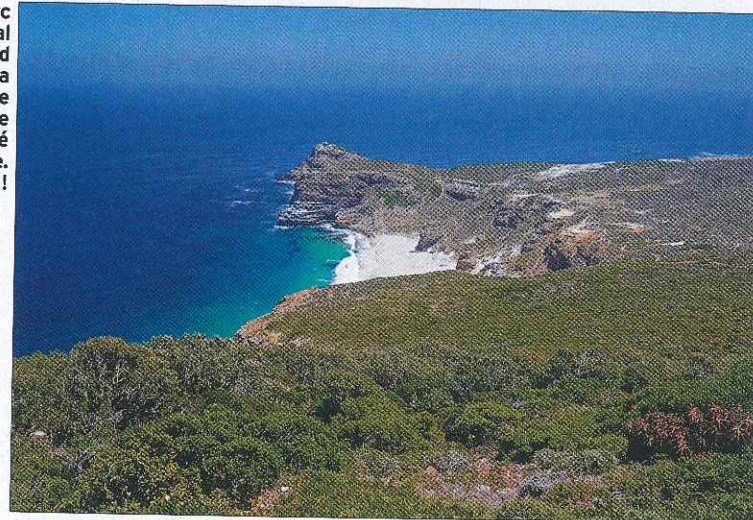
On quitte le port de Hout Bay sous le regard des otaries qui se prélassent sur les canalisations flottantes. Cape Town est à 17 milles plus au sud.

Du vent, beaucoup de vent. À Cape Town (Le Cap), c'est une réalité quasi quotidienne. Accrochée à l'Atlantique, au pied d'une longue péninsule, la ville est connue pour ses tempêtes spectaculaires, été comme hiver. Elle a donné son nom à la province qui abrite le mythique cap de Bonne-Espérance, plus volontiers appelé ici Cape Point. Symbole universel de la route des grands

Au sein du parc national du Cape of Good Hope, la dernière plage avant la pointe sud, côté atlantique. Magique!



Si la chasse à l'antilope est l'un des loisirs favoris des Afrikaners, la réserve de Cornellskop à 90 km du Cap recueille et protège les animaux sauvages menacés.



caps, ce promontoire marque, dans l'imaginaire des marins, la frontière entre l'Atlantique et l'océan Indien. En vérité, la terre la plus australe du continent se situe à la pointe des Aiguilles, un peu plus à l'est. Les reliefs qui enserrant le cap, dominés par l'émblématique montagne de la Table, composent un décor théâtral. Haute

de 1086 m, la muraille minérale se dresse au-dessus d'une ville où la lumière, d'une pureté rare, a fait sa réputation auprès des photographes de mode. C'est à Hout Bay que débute notre navigation. Dernier port de la péninsule côté atlantique, ce village de pêcheurs, aujourd'hui prisé pour sa qualité de vie, reste profondément mari-

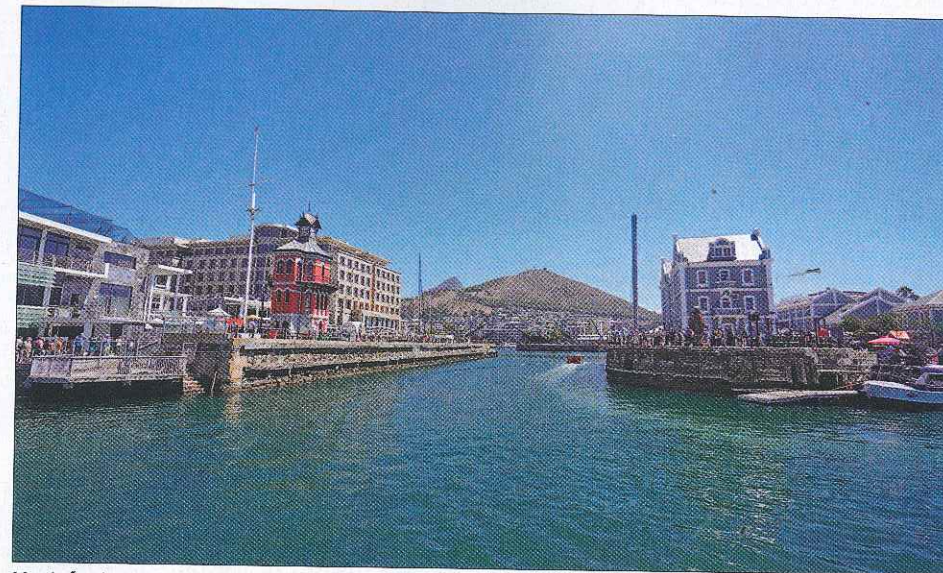
time. La marina s'imbrique dans le port de pêche: les chalutiers débarquent thons et poissons de fond, mais aussi les casiers à langoustes, relevés dans les eaux agitées de Cape Point. La route côtière qui serpente vers le cap, suspendue au-dessus des falaises, évoque les paysages de la Highway 1 entre San Francisco et Los Angeles.

Une navigation très exigeante

À bord du Leopard 53 PC, Peter nous accompagne. Ancien sous-marinier de la Royal Navy, installé de longue date en Afrique du Sud, il connaît cette côte dans ses moindres recoins. À 72 ans, il est toujours engagé au sein du National Sea Rescue Institute (NSRI), le réseau de sauveteurs bénévoles qui veillent sur près de 4 000 km de littoral. Ici, la mer ne pardonne pas l'approximation. La navigation à proximité du cap est exigeante. «Mouiller à l'ancre n'est pas



Dans le port de Hout Bay, l'activité pêche est intense. Les plus gros navires partent pour des campagnes de plusieurs jours.



L'entrée du port de Cape Town est caractérisée par son goulot d'étranglement au niveau de la Clock Tower, construite en Écosse et expédiée en Afrique du Sud en 1882. C'est aussi l'ancien bureau de la capitainerie.

Sur la route menant à Kalk Bay, une bénévoles surveille la grande plage, appréciée des surfeurs de False Bay, afin de prévenir toute intrusion de requins blancs.



Destination Cape Town



Une otarie se dore au soleil en bout d'un catway à Cape Town. Mieux vaut se tenir à distance.

► *dans la culture locale*», souligne Peter. Les abris naturels sont rares. Côté atlantique, la houle, qui a traversé l'océan, vient frapper plages et éperons rocheux sans retenue. Dans False Bay, vaste anse d'une trentaine de kilomètres, le vent dominant de sud-est s'engouffre tout l'été. Au contact des reliefs, il accélère sous l'effet catabatique et lève un clapot court et nerveux.

Le paradis des surfeurs

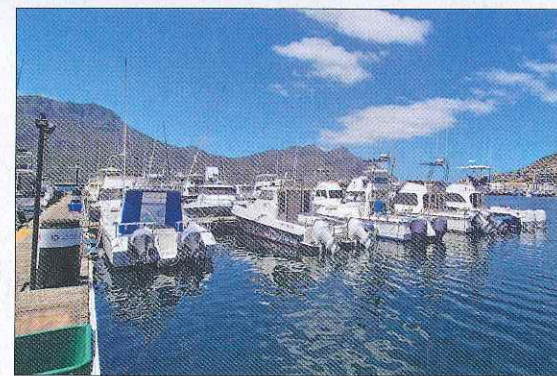
À proximité de Cape Point, les courants liés à la rencontre des masses d'eau compliquent encore la donne. La température de l'eau est glaciale: moins de 10°C côté atlantique, à peine 16 °C dans la baie. Les surfeurs et kitesurfeurs, nombreux, en ont fait leur terrain de jeu, combinaison intégrale de rigueur. Les longues plages de sable blanc, battues par des rouleaux réguliers, offrent un spectacle hypnotique. Pour notre premier contact avec le pays, Peter, Sara et



Retour de pêche pour ce petit caseyeur dans le port de Kalk Bay. La langouste est très présente devant Cape Point.

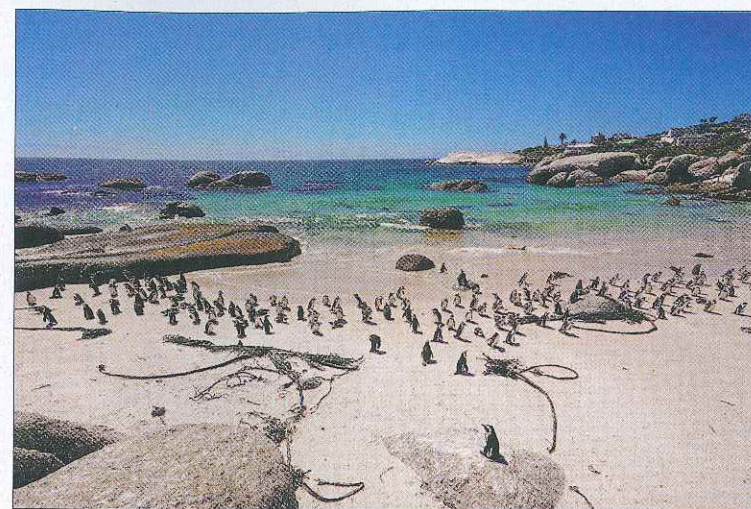
Rob nous ont conduits la veille dans les montagnes Hottentots Holland, à une trentaine de kilomètres de l'océan Indien. Dans une réserve de 250 hectares sont recueillis lions, hyènes, guépards, léopards, zèbres et autruches, sauvés des trafics et des mauvais traitements. Une immersion qui permet de mesurer la diversité des paysages et la nature préservée aux portes de la ville. Le jour de notre sortie en mer, les rafales dévalent les pentes et zèbrent l'anse de Hout Bay. La lumière du matin est saisissante. Trop de mer pour se balader près de Cape Point: nous faisons donc route au sud, vers Cape Town, distante d'une vingtaine de milles. À la sortie de

la baie, le bateau se fait secouer avant de trouver un meilleur angle, houle dans le dos. La côte défile, abrupte et sauvage. Les nombreux hautfonds imposent de conserver ses distances. Llandudno puis Camps Bay apparaissent, stations balnéaires huppées aux villas contemporaines accrochées à flanc de montagne. Les plages, serties de blocs de granite poli, évoquent par endroits les paysages de La Digue aux Seychelles. Nous sommes aux portes du parc national de Table Mountain, à quelques minutes du centre-ville. Dans l'axe de notre navigation se détache au loin la silhouette basse de Robben Island. L'île-prison, devenue musée, reste indissociable du nom de Nelson Mandela, qui y fut détenu dix-huit ans à partir de 1964. Symbole d'oppression hier, lieu de mémoire aujourd'hui. À l'approche du port, on songe aux grandes figures de la course au



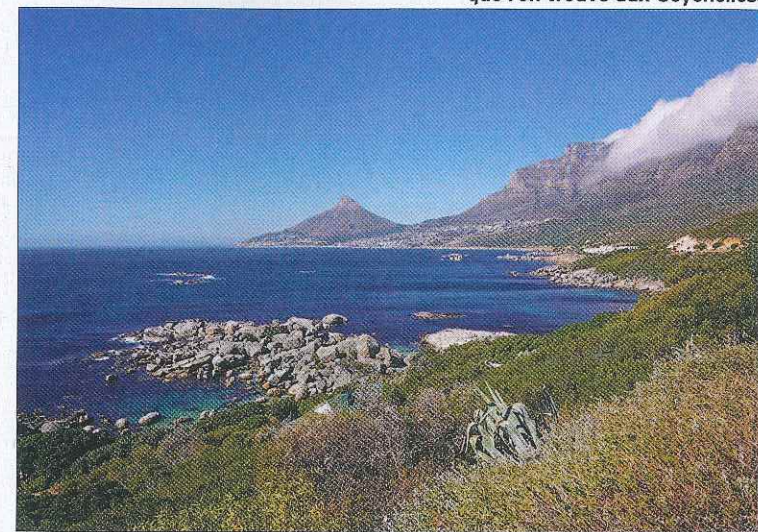
Dans la marina de Hout Bay, les plaisanciers sont surtout des pêcheurs amateurs, comme en témoigne cette brochette de fishings bien motorisés.

large, d'Éric Tabarly aux marins du Vendée Globe contraints d'y faire relâche pour réparer. Depuis la mer, Table Mountain porte maintenant bien son nom. Elle a pris la forme d'un spectaculaire plateau massif, posé comme une forteresse au-dessus de la ville. La marina du Victoria & Alfred Waterfront est aménagée dans d'anciens docks réhabilités au début des années 2000. Pontons impecc-



La plage de Boulders abrite la principale colonie de manchots du Cap du pays. C'est l'une des attractions touristiques phares de la région.

La côte est de la péninsule menant à Cape Point. Les rochers polis font penser à ceux que l'on trouve aux Seychelles.

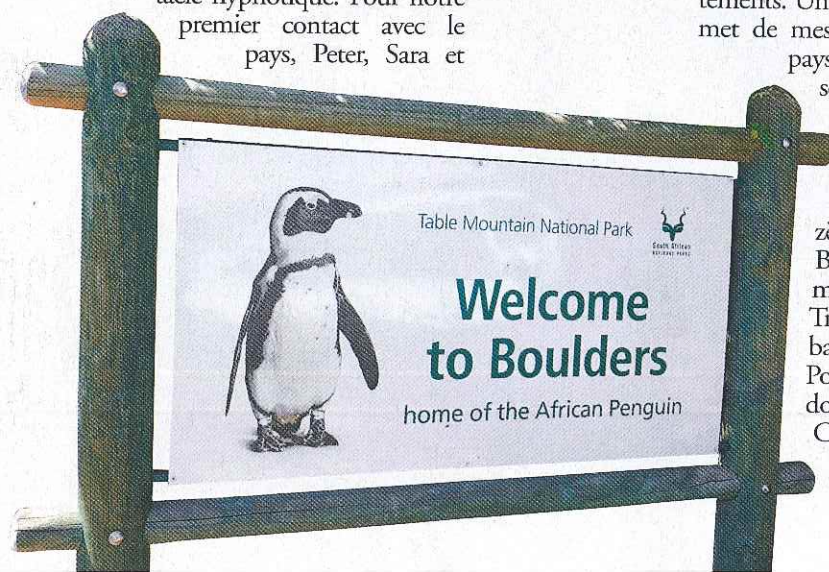


cables, restaurants, terrasses et résidences modernes composent un ensemble très fréquenté par les touristes, qui n'est pas sans rappeler l'ambiance de Key West en Floride. Les voiliers sont majoritaires, même si les unités à moteur, notamment les catamarans Leopard, qui disposent de leur propre ponton, sont par endroit bien représentées. Les otaries qui se prélassent au soleil en bout de catway font le spectacle. Interdiction de les nourrir ou de les approcher. Sous leur bonhomie de façade, ils peuvent parfois sortir les crocs. Le lendemain, nos amis sudafricains nous entraînent pour une escapade au départ de la «Mother City», surnom affectueux donné par les habitants du Cap. La ville compte un peu plus de 430 000 habitants, mais s'inscrit en réalité dans une vaste métropole de près de cinq millions d'âmes. Ici, la nature dicte sa loi:

parcs soigneusement aménagés, forêts primaires, vignobles magnifiques... L'urbanisme privilégie les maisons individuelles, souvent nichées dans la verdure, au détriment des immeubles. Le contraste social frappe pourtant le visiteur lorsqu'il découvre Khayelitsha, deuxième township du pays après Soweto.

Contrastes sociaux et sécurité

Près de deux-millions de Noirs vivent dans cet immense bidonville qui s'étire sur plusieurs kilomètres, séparé des quartiers résidentiels flamboyants par une autoroute à quatre voies faisant office de frontière symbolique. Partout, ou presque, la clôture électrifiée s'impose comme un standard, des faubourgs jusqu'au centre-ville. Nous prenons ensuite la route de Constantia, le plus



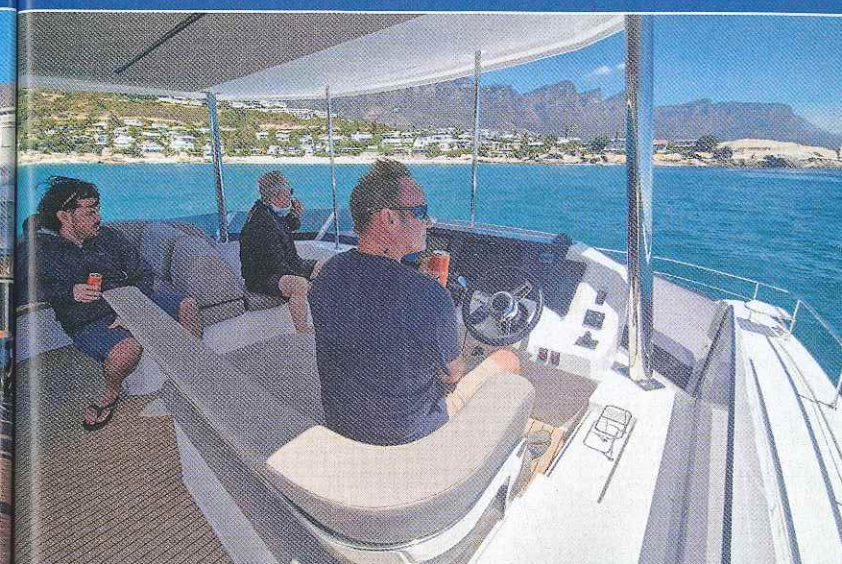
Destination Cape Town

► prestigieux vignoble sudafricain, fondé par des huguenots français à la fin du XVII^e siècle. Les vins produits dans la plaine du Cap jouissent désormais d'une reconnaissance internationale. Il fait la fierté des Caproniens.

Les requins blancs sous surveillance

Notre périple entre terre et mer se poursuit vers le cap de Bonne-Espérance, cette fois côté False Bay. Le spectaculaire cordon sableux en arc de cercle qui ceinture la baie sur une trentaine de kilomètres s'amenuïse à mesure que l'on se rapproche du cap. En prenant de la hauteur, nous marquons un ar- ►

Centre commercial, magasin de souvenirs, bars-terrasse, les abords de la marina sont l'un des lieux les plus touristiques du Cap.



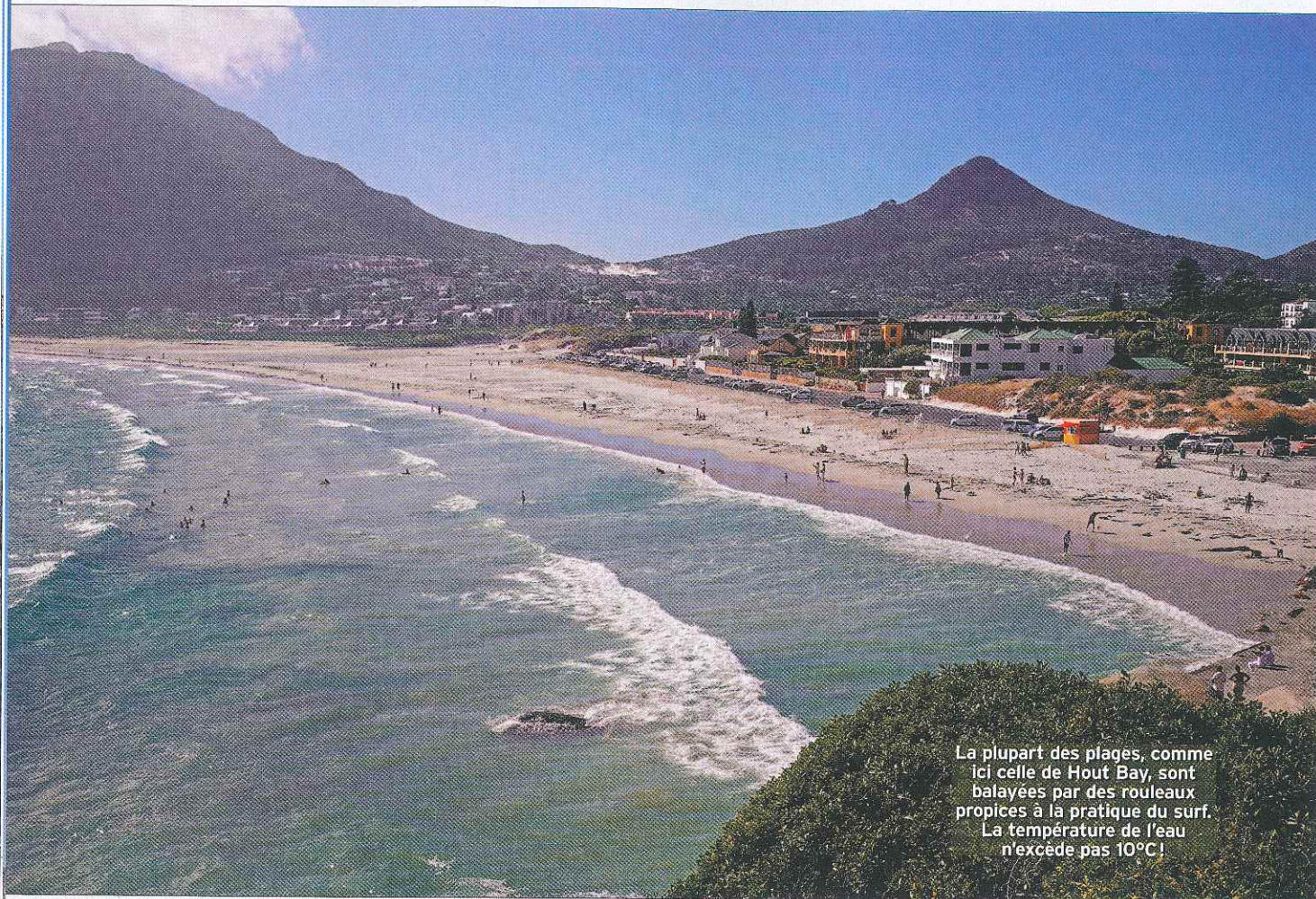
Au centre, mouillage à proximité de la plage de Camps Bay. Jeter l'ancre est une pratique peu courante en Afrique du Sud, du fait de la météo changeante et du manque de baies abritées.

Le fameux Cape Point, au bout de la péninsule du cap de Bonne-Espérance. Le point le plus austral d'Afrique est au cap des Aiguilles, 80 milles plus à l'est.

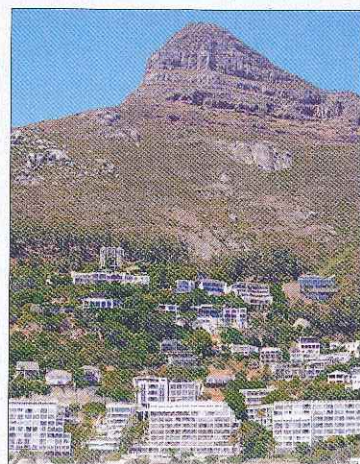


Notre Leopard 53 PC file devant Cape Town à hauteur de son mythique stade de rugby, avec la Table Mountain en toile de fond.

Destination Cape Town



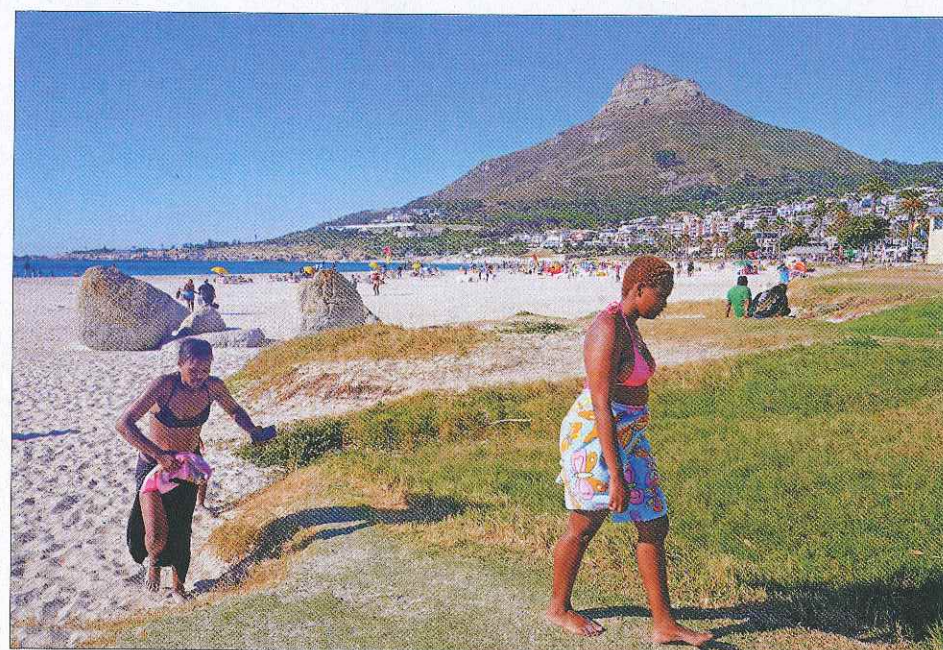
La plupart des plages, comme ici celle de Hout Bay, sont balayées par des rouleaux propices à la pratique du surf. La température de l'eau n'excède pas 10°C!



Sur la colline de Clifton, face à la mer, les appartements modernes s'arrachent à prix d'or.

► rêt devant une modeste cahutte en bord de route. À l'intérieur, une bédouine scrute, jumelles en main, les abords de la plage afin de signaler toute présence suspecte de requins.

Il y a une dizaine d'années, les attaques de grands requins blancs s'étaient multipliées, contraignant les autorités à renforcer la surveillance du littoral. La situation a depuis évolué avec la présence de deux orques qui se sont sédentari-



Il est désormais loin le temps où, sous l'apartheid, les populations noires et blanches ne partageaient pas les mêmes plages. Celle de Camps Bay est l'une des plus populaires de la région.

sés dans la région. Baptisés Port et Starboard («Bâbord» et «Tribord») par les Captoniens, les deux cétacés ont contribué à faire chuter la population locale de requins, dont ils apprécient particulièrement le foie. Le grand blanc semble aujourd'hui avoir déserté les eaux du Cap,

mais la vigilance reste de mise. Escalade ensuite au petit port de Kalk Bay pour accueillir les bateaux de retour de pêche et observer les otaries qui ont élu domicile sur le grand môle. Les habitations y sont plus modestes que celles de Hout Bay ou de Clifton, situées sur la rive opposée à 50 km de là. ►

Riviera Plaisance

Votre partenaire exclusif sur les Alpes-Maritimes

INTERNATIONAL
**MULTIHULL
SHOW**

22 / 26 AVRIL 2026



Prestige - M7 NOUVEAUTÉ



Jeanneau - TH33 NOUVEAUTÉ



Jeanneau - TH38 NOUVEAUTÉ

LA NÂPOULE
BOATSHOW

23 / 26 AVRIL 2026



Jeanneau - CC 9.0 CC NOUVEAUTÉ



Jeanneau - MF 10.95 Fly NOUVEAUTÉ



Prestige - F4.9



JEANNEAU

Contactez-nous pour organiser
votre visite et/ou essai privé :
+33 (0)6 23 77 70 59

► PRESTIGE

MANDELIEU | GOLFE JUAN | ANTIBES | BEAULIEU | MONACO | MENTON

www.riviera-plaisance.com

Carnet de voyage Cape Town

Comment s'y rendre ?

Vol direct Air France Paris-Le Cap à partir de 900 euros (12 heures de vol), une heure de décalage en hiver.

Quand y aller ?

Le climat est relativement clément toute l'année, avec des températures qui oscillent de 18 à 30° en été (décembre à mars) et 12 à 22° en hiver (juin à septembre), qui est aussi la saison des pluies (11 jours en juin et juillet). Novembre,

décembre et janvier sont les mois les plus agréables pour entreprendre le voyage.

Monnaie et coût de la vie

Un rand (ZAR) sudafricain vaut environ 5 centimes d'euro, soit 1900 ZAR pour 100 euros. Le coût de la vie à Cape Town est moins élevé qu'en France (-30 à -40 %) pour l'hébergement et les restaurants.

Sécurité

Le taux de criminalité est l'un des plus élevés du monde, mais concerne



Le centre-ville de Cape Town se love autour des contreforts de la montagne de la Table, le symbole de la région.



Le quartier huppé de la marina de Cape Town est bordé de canaux artificiels.

surtout les zones urbaines les plus défavorisées. Il est cependant déconseillé de se promener à pied la nuit hors des quartiers touristiques.

Vignobles

Les meilleurs vignobles sont dotés de restaurants et de lieux de dégustation. Les plus fameux à visiter, ceux de Constantia et de Cape Point Vineyard, sont à moins d'une heure du centre-ville.



Le vignoble de Constantia a conservé ses bâtiments d'inspiration hollandaise du XVII^e siècle.



Cape Town et sa grande banlieue accueillent près de 5 millions d'habitants. Une mégapole étendue, où les espaces préservés sont légion.

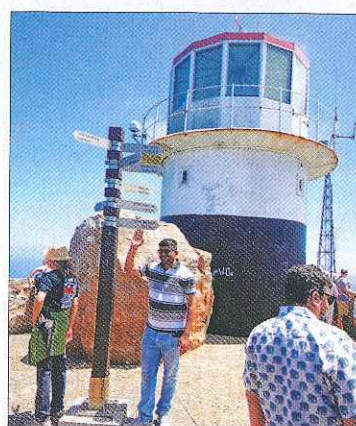


La grande plaine verdoyante de Constantia abrite le plus ancien et le plus réputé des vignobles de la région.

► Après le port de Simon's Town, qui abrite le quartier général de la marine sudafricaine, on découvre la plus grande colonie de manchots du Cap.

Les babouins de Cape Point

La plage de Boulders Beach leur est réservée. Ces petits manchots sont devenus l'un des emblèmes de la péninsule du Cap, aux côtés des otaries et des babouins qui arpentent librement routes et sen-



Devant le phare de Cape Point, les touristes posent devant le panneau indicateur. Paris est à 9 294 km !

tiers. Des panneaux de mise en garde jalonnent la réserve nationale du Cape of Good Hope, qui conduit sur plusieurs kilomètres jusqu'au phare mythique de Cape Point. Un funiculaire permet aux moins téméraires de rejoindre le promontoire.

Là-haut, face à l'immensité, le panorama sur la rencontre des deux océans demeure inoubliable et symbolise, mieux que tout, la puissance et la beauté sauvage de l'extrémité du continent africain. ■

PHOCÉA YACHTING
Ventures Locations Gestion

16 Place aux Huiles 13001 MARSEILLE - France
+33 745 200 700 commercial@phoceda-yachting.com

AVENTURA
YACHTS

Aventura révèle son 37 Explorer
Conçu pour la grande croisière, l'autonomie et le confort longue durée, ce powercat de type Trawler s'adresse aux navigateurs en quête d'exploration, de sécurité et d'endurance, aussi bien en navigation côtière qu'hauturière.

ASSURANCE ET FINANCEMENT PLAISANCE

Et si vous choisissiez le meilleur pour votre bateau ?

Nous comparons et sélectionnons pour vous les meilleures offres pour financer et assurer votre bateau.

april Marine 50 ans

- Service premium d'assistance et de dépannage à terre, à quai ou en mer, 24h/24 et 7j/7.
- Couverture du ou des moteur(s) jusqu'à 50 ans.
- Plateforme de formation 100% en ligne, incluse dans votre contrat, pour développer et renforcer vos connaissances nautiques.
- Solutions de financement personnalisées pour l'acquisition d'un bateau neuf ou d'occasion.

NOUVEAU APPLICATION MOBILE

Tous les services plaisance dans une seule application pour sécuriser vos navigations et prendre soin de votre bateau : météo et cartes marines, horaires de marées, journal de bord, entretien et réparation, équipements de bord, etc.

INCLUS dans le contrat

Conforme à la réglementation plaisance internationale

Devis et souscription en ligne sur aprilmarine.fr

APRIL Marine - Siège social : 4, avenue Carnot - CS 20420 - 85109 Les Sables d'Olonne Cedex - 02 49 98 85 00 - www.aprilmarine.fr - assurances@aprilmarine.com - SAS au capital de 278 720 € RCS 8390 440 725 - La Roche-sur-Yon Entreprise immatriculée à l'ORIAS sous le n° 07 008 268 (www.orias.fr) en qualité de courtier d'assurance et courtier en opérations de banque et en services de paiement, non exclusif de plusieurs établissements de crédit. Entreprise contrôlée par l'Autorité de Contrôle Prudential et de Résolution (ACPR), 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS Cedex 09. Crédit photo : Vincent Olivaud