Textes : Philippe Echelle - Photos de l'auteur et Nicolas Claris

Plan de voilure élancé et grand-voile à corne complètent un bon travail sur les carènes, le Lagoon 400 est un catamaran vivant.

LAGOON 400 :

UNE SYNTHESE REUSSIE



Avec le 380, Lagoon a réinventé la culture de l'espace à bord des catamarans de taille moyenne ; ce modèle a été champion du monde de sa catégorie en production (600 unités), mais ses performances à la voile manquaient de punch. Le 400 déboule en pleine crise et renvoie ses deux prédécesseurs, 380 et 410, à leurs études ! Nous avons passé trois jours à bord pour le découvrir.



Ce catamaran de 12m est truffé d'astuces qui rendent la vie agréable sans chercher à épater.



Silhouette plus tranchée, bordés verticaux, bimini bien intégré et plan de voilure copieux, le 400 affirme une personnalité différente de ses prédécesseurs.

UN POSITIONNEMENT DE GAMME CLAIR

La maturité du chantier Lagoon et le soutien du groupe Bénéteau permettent d'adopter des stratégies de production et des choix de gamme pertinents en dépit des difficultés économiques. Couvrir l'essentiel du marché du catamaran confortable avec 3 modèles (400-500-600) rationalise la fabrication et dynamise l'action commerciale tout en clarifiant le message envoyé aux acheteurs potentiels.

UNE SUCCESSION DÉLICATE

Prendre le relais d'un couple leader (380 et 410) pendant 10 ans est un pari lourd de conséquences. Il faut se donner les moyens de plaire dans un segment très concurrentiel et afficher un tarif attractif capable de séduire en une seule offre les amateurs des deux versions précédentes!

LA RECHERCHE DE L'ÉQUILIBRE

Les concepteurs du 400 affichent des ambitions élevées : progresser sur les points forts et réduire les insuffisances ! Volume habitable, ergonomie et lumière constituaient les arguments majeurs des 380-410 ; repousser encore les limites tout en améliorant les performances en restant compétitif représentait l'objectif à atteindre.

UNE SILHOUETTE PLUS CONSENSUELLE ET UNE ERGONOMIE RÉUSSIE

La bouille décomplexée de ce 40' confortable dissimule quelques évolutions intéressantes : les bordés plus verticaux et la suppression de l'arrondi du livet de pont améliorent la perception générale. Les ponts de flotteurs parfaitement plats, l'intégration des panneaux ouvrants dans des réservations et l'habile traitement des volumes roof-bimini rigide soutiennent cette première impression positive. Une fois à bord, la qualité des espaces de circulation est presque bluffante. Pour mettre dans le mille dans ce segment, il faut donner une forme de priorité à la convivialité de l'ensemble carré-cuisine-cockpit sans reléguer la navstation aux oubliettes. Le poste de pilotage du 400 mérite des éloges à cet égard, il réussit la gageure d'offrir visibilité (vers l'avant, mais aussi sur le plan de voilure), sécurité, manœuvrabilité et confort ! Certes sa cohérence doit beaucoup à l'assistance électrique, mais la fiabilité et le rendement des nouvelles générations de winches le permettent. Le bain de soleil du toit du bimini n'est normalement pas conseillé en navigation, mais constituera un fantastique espace de détente au mouillage.

> "Le 400 doit prendre le relais d'un couple leader (L380 et 410) pendant 10 ans… Pas si simple !"

UNE ARCHITECTURE EN ÉVOLUTION ET UNE CONSTRUCTION PLUS RESPECTUEUSE

Dans l'idée d'obtenir un comportement plus joueur et de faire progresser les performances, les architectes et le bureau d'études ont travaillé sur le centrage des poids, l'aérodynamisme (notamment la traînée du bimini) et les œuvres vives. Les lignes d'eau paraissent plus tendues, les sections et les volumes plus harmonieux que sur les prédécesseurs, avec des entrées et des fuites affinées. Les appendices ont également été revisitées et les flux d'hélices reportées en arrière des safrans pour diminuer la zone perturbée. Le dessous de la nacelle est nervuré en aile de mouette, l'élévation n'est pas considérable (55-70cm). L'amélioration notable du comportement, la réduction du slaming et du tangage sont donc à mettre au compte d'un meilleur rendement dynamique général, bref de carènes qui "nagent" mieux et soulagent à la vague. La construction utilise maintenant largement l'infusion pour toutes les grosses pièces. Les fonds sont réalisés en monolithique vinylester, les bordés, le roof et le pont en sandwich Balsa. Ce matériau possède de bonnes qualités mécaniques d'âme, tout en étant plus vertueux que la mousse d'Airex. Il joue même un rôle de piège de carbone s'il provient de forêts éthiquement gérées. Utilisé en infusion dans les règles de l'art son vieillissement ne pose pas de problème. Des efforts ont été consentis pour alléger les contre-moules et centrer les poids. Les cloisons CP stratifiées restent une valeur sûre.

La grand-voile à corne : une option à conseiller sans restriction

La maîtrise de ces nouveaux volumes par les voileries est récente, mais correspond à un avantage réel sans contrepartie négative :
La tenue de forme est (au moins) aussi bonne qu'un rond de chute classique
Le gain en propulsion est réel, petite augmentation de surface là où il faut (à 15m de haut le vent est plus régulier et adonne légèrement !)
La prise de ris et l'empannage sont presque plus faciles
Bien réglée (tension d'écoute adaptée) la corne se comporte comme une soupape de décharge en ouvrant le volume de GV à la risée
Le problème de "dégrafage de la latte supérieure" est réglé par un lasching simple qui réduit la hauteur d'empilement au repos.



Le 400 aime tracer son sillon au portant, son bon équilibre permettra d'aligner de belles journées sans épuiser le pilote.

BIENVENUE À BORD D'UN 40' CONVIVIAL !

Conception 3D, arbitrages judicieux, retour d'expérience ? Le fait est que ce catamaran de 12m est truffé d'astuces qui rendent la vie agréable sans chercher à épater. La circulation est étonnante, fluide, exempte des pièges habituels qui imposent l'utilisation fréquente d'arnica ou autre éosine. La plateforme arrière permet un accès facile à l'annexe, elle dégage complètement le cockpit et se comporte comme une passerelle bâbord-tribord sécurisée par chandeliers et filières. Le carré extérieur constitue un refuge parfait contre les intempéries, le vent … ou le soleil tropical. Le bimini est équipé d'une nervure prête à recevoir le kit de toile qui fermera complètement le "patio" hors saison. Un siège relax est installé en vis-à-vis sous la navstation dont l'accès a été particulièrement soigné (côté pont comme en direction du cockpit). Le carré largement ouvert sur l'extérieur rassemble les fonctions cuisine, salon, et table à cartes. Après 2 jours et demi passés à bord et plusieurs repas confectionnés en mer, les mots qui me viennent à l'esprit pour définir la fonctionnalité de l'ensemble sont "liberté et plaisir de circulation". Notre bateau d'essai était le N°2 décliné en version propriétaire, j'ai apprécié l'intimité et l'espace du flotteur tribord en général, de la salle de bain en particulier. Trois petites réserves concernent " l'island bed ", tout le monde en dit grand bien, mais je ne perçois pas l'argument (petites coursives latérales d'accès). Le volume insuffisant de la vasque à eau et un clapotis un peu sonore dans les jupes (il faut dire que nous étions exposés à 20 nd de vent dans un mouillage ouvert). Les parements bois en chêne tranché sur supports stratifiés sont agréables et bien finis, les ajustages précis ; l'atmosphère sera plaisante au chaud comme par temps froid. Le Lagoon 400 est silencieux (on ne perçoit pas de bruits d'assemblage en mer) et thermiquement isolé. Le flotteur bâbord abrite 2 belles cabines doubles avec salles d'eau confortables attenantes. Les couchettes avant sont modulables (double ou 2 singles). La ventilation, la lumière (naturelle ou électrique) n'appellent que des commentaires positifs, mais pourquoi pas de leds ?



Accessible, sécurisante et efficace, la nav station du Lagoon est une réussite

> "Au largue nous déboulons à 8.5-9 nœuds dans 13 nœuds réels avec une stabilité de route parfaite..."

UNE MOTORISATION SILENCIEUSE

L'implantation mécanique est bonne et la trappe de visite pratiquée dans le faux plancher d'isolation favorise l'entretien courant. Pour un accès élargi l'entourage devra être démonté, un coup d'œil suffit pour la surveillance régulière. Les tubes de jaumières, le pilote, le col-de-cygne de refroidissement, la biellette de liaison inter-safrans et les renvois de drosses sont également accessibles. Ce coqueron à deux étages renforce la discrétion mécanique, il est séparé des cabines par une cloison étanche et le panneau d'accès est muni d'un vérin hydraulique.

UN COMPORTEMENT BLUFFANT !

Le 400 est spacieux, confortable et futé, donc lourd, mais il marche bien ! C'est un voilier simple et amusant qui se révèle agile à toutes les allures. N'attendez pas de lui des performances exceptionnelles, mais il nous a surpris positivement. Le petit front de cette nuit achève de traverser notre zone et c'est avec la rotation WJ que nous quittons La Rochelle. La motricité des 40 cv accouplés à des hélices bipales repliables est généreuse, la version 30 cv s'avèrera suffisante dans la plupart des cas. Le 400 franchit avec aisance, à 7.5 nœuds, le clapot frontal du chenal, la vitesse de pointe s'établit autour de 8.5 nœuds. Le silence et la souplesse de progression sont remarquables. Le noroît se renforce à la hauteur de La Pallice, ce sera le premier moment de vérité car le 400 démarre sans sourciller au près en direction du Pertuis breton. La brise montant rapidement de 15 à 20 puis 25 nœuds nous permet de constater que la vitesse reste soutenue 8-9 nœuds à 55° du réel et que le plan anti-dérive fonctionne parfaitement. Le 400 montre qu'il tolère clairement un surtoilage momentané, après la prise du ris 1, le confort s'améliore et nous enchaînons une série de virements le long de la côte € de



Volume, confort et luminosité peuvent définir cet intérieur dans lequel la famille se sentira vraiment bien.



Mention très bien à l'espace carré-cockpit.



Le fameux "island bed"... Mais pourquoi imposer un tel lit avec de si petites coursives ?



La "suite propriétaire"... Pas mal pour un 40' !



Une cale moteur insonorisée par un faux plancher, l'accès au pilote et à la transmission est soigné.

l'île de Ré. Dans ces conditions nerveuses, le 400 se débrouille très bien, ne tape pas et remonte convenablement au près. Les virements de bord s'effectuent en solo et mettent en évidence l'excellence de l'accastillage Harken et de l'organisation du plan de pont. La vision vers l'avant et l'observation du volume GV sont parfaits, plus surprenantes sont la vélocité du pivotement et la relance en sortie dans ce clapot d'un mètre. L'équilibre général est réussi, l'appui dynamique sur les ailerons à l'allongement pourtant limité est satisfaisant. La roue correctement dimensionnée est assez directe (sinon très parlante), grâce à la transmission par drosses. Après 2 heures de cet exercice, nous rejoignons Oléron. Grand largue sous 1 ris GV, le 400 trottine entre 8.5 et 11 nœuds au largue en faisant preuve d'un confort remarquable, le pilote ne peine pas à maintenir le bateau sur des rails avec un clapot croisé maintenant formé. Tout fier d'avoir étonné son monde au près et au largue, le 400 décide de nous impressionner au bon plein et profite de risées à 20 nœuds sur mer plate pour caracoler à 9-10.5 nœuds ! Nous patientons avec la marée à l'entrée de Boyardville avant de prendre la dernière bouée au SW de l'île d'Aix. Au matin, la solide brise de la veille s'est évanouie et nous appareillons à la voile dans 4 nd de NE. Le bougre réussit à me surprendre encore, nous allons donc tester ses bonnes dispositions dans le tout petit temps en embouquant la Charente. Sous gennaker et GV, le 400 nous livre la magie de l'estuaire jusqu'à Soubise. Déjeuner (presque sur l'herbe) au corps mort, l'après-midi nous tricotons des bords jusqu'à Aix, Fort Boyard et Ré afin de gagner dans le vent (7 nd de vitesse pour 11 nœuds de vent à 50°) avant d'envoyer notre grand spi triradial. Au largue nous déboulons à 8.5-9 nœuds dans 13 nœuds réels avec une stabilité de route parfaite. J'ai apprécié cette polyvalence à toutes les allures.

CONCLUSION

Belles voiles Incidences, optimisation de la GV à corne, travail de carènes et d'appendices, accastillage adapté ont transformé le 400. Confortable, pratique et facile, le Lagoon est également amusant et marin ! Le plan de pont fait la part belle aux winches électriques et il faudra prévoir des panneaux solaires plutôt qu'un générateur thermique. Les qualités nautiques du bateau réduiront l'utilisation des moteurs. Location, voyage ou croisière familiale, ce catamaran semble prêt à relever les défis qui s'ouvrent à lui et à satisfaire des niveaux d'exigence différents.

CROISIERE : ★★★★☆
SPORT : ★★★☆☆

LES PLUS

- Complémentarité des espaces sur un 40'
- Ergonomie et agrément d'utilisation
- Performances en hausse

LES MOINS

- Encore un peu lourd
- Résonance de clapot en mouillage agité
- Vasque à eau de salle de bain tribord trop petite

FICHE TECHNIQUE

Constructeur	Lagoon
Architectes	Van Peteghem/Lauriot-Prévost
Longueur	11.97m
Largeur	7.25m
Flottaison	11.45m
Tirant d'eau	1.21m
Tirant d'air	20.30m
Hauteur nacelle	de 0.55 à 0.70m
Poids vide	10t
Poids lège	10.35t
Déplacement moyen	12t/maxi 15t
Surface GV	56m2/60m2 à corne
Génois enrouleur	28m2
Gennaker	70m2
Motorisation	2X29hp/ option 2X40hp
Transmissions	saildrive
Gasoil	2X200 L
Eau	300 L
Prix	version propriétaire 225 000 euros HT - 269 100 euros TTC Pack essential : 13 400 euros HT, cruising 22 700 euros, confort 33 800 euros

LES CONCURRENTS

MODÈLE	LIPARI 41 (Maëstro)	PHISA	BANANA 40	HÉLIOS 42 CRUISER	NAUTITECH 40	LAVEZZI 40 (Maestro)	LAGOON 380 VERSION PROPRIÉTAIRE (base)
Constructeur :	Fountaine Pajot	Phisa	Prometa Boat System	ADN	Nautitech	Fountaine Pajot	Lagoon
Architecte :	Joubert/Nivelt	C. Barreau	PBS	B. Lelièvre	Mortain/Mavrikios	Joubert/Nivelt	Van Peteghem/Lauriot Prévost
Prix en euros TTC :	277 412	459 145	436 500	377 338	318 428	304 400	215 280