

ESSAI

Texte : Philippe Echelle
Photos : P. Echelle et DR

LUCIA 40

Un 40' de luxe pour la croisière

*La surface de
voilure géné-
reuse du Lucia
lui permet
de se déhaler
facilement par
petit temps.*



40 ans et **40** modèles de catamarans !
Ces deux nombres résument de façon laconique la belle
aventure du chantier rochelais créé par des compétiteurs
passionnés devenus businessmen !
Voici l'essai du Lucia, le 40' de maturité en charge
du millésime.



↑ Une silhouette compacte, mais sympathique, qui révèle un volume interne étonnant.

SAGA ROCHELAISE

Durant la décennie 70, le développement de la plaisance habitable est en plein essor, mais c'est une poignée de champions issus de la voile légère et des préparations olympiques qui va marquer de son empreinte l'avenir du multicoque français. Le chantier Fountaine Pajot est créé en 1976 par Jean-François Fountaine (sélectionné olympique en 470, champion du monde des Half Tonner) et Yves Pajot (médaillé d'argent aux JO de 1972), rejoints par Daniel Givon, Rémi Tristan et Pierre Fountaine. La fabrication des 420, 470 et 5.0.5 s'implante à Aigrefeuille en 1978. Viendront ensuite la construction du trimaran Royale (un des premiers foilers !) sur plans Le Graal pour Philippe Facque et Loïc Caradec, puis la révolution des Charente Maritime I et II avec les victoires (Lorient-Bermudes-Lorient 83 et La Rochelle - La Nouvelle Orléans) de ce catamaran extraordinairement novateur dessiné par d'autres Rochelais : Michel Joubert et Bernard Nivelte. Une tribu de futurs acteurs déterminants de la multicoque gravite autour du chantier naissant : Fred Charpail, Philippe Pallu de la Barrière, Pierre Follenfant, Jean-Batiste le Vaillant... L'arrivée du Louisiane signe l'entrée en scène du premier catamaran de série français ; ce sera un succès sans précédent qui propulsera le constructeur sur le devant de la scène mondiale. Le chantier, qui dispose aussi d'une usine à La Rochelle (pour les grandes unités), est coté en bourse à partir de 2007 et traverse sans encombre les remous de la période 2008-2012 pour afficher en 2014 et 2015 des taux de croissance à deux chiffres ! Cette évolution se poursuit après le départ de J.-F. Fountaine (devenu maire de la ville) et démontre une succession clairvoyante. La direction générale a été confiée à Nicolas Gardiès et Romain Motteau (champion du monde de Hobie Cat 16') et la présidence du groupe à Claire Fountaine (épouse de Jean-François et ex-championne du monde de 470 avec Christine Briand en 1983). Durant l'été 2015, le fonds financier Nextstage intègre (à hauteur de 35 %) le capital de l'entreprise, qui compte maintenant 400 collaborateurs ; la famille Fountaine reste propriétaire de 54 % des actions du chantier.

UNE GAMME VOILE EN ÉVOLUTION RAPIDE

Dans le segment des 12 m, le Louisiane 37' fut le pionnier de l'école française. À l'origine de nombreuses révélations et conversions, il fait aujourd'hui figure d'ancêtre, et peu d'exemplaires ont malheureusement reçu l'entretien qui aurait permis à ce joli catamaran de conserver ses qualités d'origine. Le Fidji 39' lui succède avec des formes plus volumineuses et une ergonomie interne très supérieure, l'Athena enfonce le clou en devenant un modèle plébiscité, toujours recherché. La rupture intervient avec le Lavezzi, qui, pour la même longueur, affiche le volume habitable d'un grand bateau, puis le Lipari 41', qui répond aux critères actuels. Le cabinet Joubert-Nivelte a joué un rôle déterminant dans

l'histoire de Fountaine Pajot, c'est maintenant Berret-Racoupeau qui signe les nouveaux modèles. Le navire amiral est le Victoria 67' ; viennent ensuite l'Ipanema 58', le Saba 50', l'Hélia 44' et le Lucia, qui remplace donc le Lipari dans la gamme.

PREMIÈRE RENCONTRE AVEC LE LUCIA 40'

Comme de nombreux visiteurs des salons d'hiver, nous avons découvert le nouveau 40' durant le Nautic de Paris puis à Dusseldorf 2016. Paré d'un joli covering orangé, cet exemplaire mettait en valeur le travail de sculpture d'une plate-forme contemporaine compacte, mais sympathique qui dissimule un volume intérieur surprenant.

ARCHITECTURE, SILHOUETTE ET CONSTRUCTION

Malgré une longueur limitée à 11,73 m, Lucia est un grand bateau avec des espaces extérieurs conviviaux, un salon de pont confortable et bien équipé, et des cabines volumineuses. La nacelle se prolonge assez loin sur l'avant ; les sections de flotteurs semi-circulaires sont généreuses pour anticiper la charge utile, toutefois, les entrées d'eau restent fines et la hauteur de nacelle tout à fait adaptée au programme. Un petit redan évolutif élargit le bordé

↓ Facile à utiliser et très accueillant, ce grand 40' facilitera l'accès au catamaran des nouveaux convertis et permettra aux globe-flotteurs seniors de poursuivre leur navigation sans efforts excessifs.



↑ Grand bain de soleil à l'avant, navstation agréable et protégée, cockpit aménagé et déplacements aisés. Les interactions entre l'intérieur et l'extérieur ont été particulièrement travaillées.

ESSAI

interne sans créer de bossage disgracieux susceptible de taper dans le clapot. Les étraves verticales classiques sont élégantes et la perception des bordés extérieurs est agréable. Deux puits de lumière surplombés d'une petite nervure longitudinale et un bandeau décoratif permettent d'étirer la perception du panneau de flotteur. Le design du roof est stylé, très lumineux, presque transparent, l'inclinaison du pare-brise surmonté d'une petite casquette est habile et facilite la lecture de la silhouette. Le toit du bimini est bien intégré dans la ligne générale. Le plan de voilure assez élancé confirme l'impression d'un voilier généreusement toilé. La fabrication des coques par infusion s'effectue en trois parties (fond de nacelle avec bordés internes raccordés aux deux demi-coques externes). Le sandwich est constitué d'une âme balsa et de peaux en tissus de verre multiaxiaux. Le pont et le roof sont des pièces injectées (stratification sous vide dans un moule bi-face), une spécialité de Fountaine Pajot.

INTÉRIEURS-EXTÉRIEURS, DES ESPACES DE PLUS EN PLUS COMPLÉMENTAIRES

Dans le petit univers du catamaran, la tendance est au décloisonnement, le Lucia intègre cette préoccupation sans piocher dans la boîte à outils des innovations récentes (cloison arrière mobile, cockpit avant accessible par l'intérieur, façade escamotable).



Le cockpit loggia a fait l'objet de soins attentifs. La circulation vers la cuisine est fluide ; banquette arrière et méridienne complètent cette salle à manger d'extérieur.



La liaison entre le poste de navigation et la partie aménagée est une réussite, notez le siège de barre intégré dans le moule d'injection.



Sans faire d'emprunt aux nouvelles solutions de la boîte à outils catamaran, Lucia fait vivre de nouveaux espaces.

Isabelle Racoupeau, la designer, et Olivier Racoupeau, l'architecte, se réapproprient cette problématique sans casser les codes, mais en soignant les interactions. La baie coulissante (nœud de communication stratégique d'un catamaran) est traitée de façon traditionnelle en optimisant les atouts de cette disposition. L'ouverture est large, le battant principal s'escamote dans la cloison de la nav-station tandis que la partie opposée coulisse en faisant jaillir l'îlot de cuisine dans la salle à manger du cockpit. Cet espace-lounge semble avoir fait l'objet d'une attention toute particulière. Parfaitement reliée aux équipements de cuisine, la table 8 personnes et le canapé d'angle sont soigneusement abrités du vent et du soleil, cette loggia marine est complétée par une méridienne à tribord et une sympathique banquette arrière. La sellerie se démarque habilement et les coussins-dossiers déstructurés constituent un clin d'œil yachting pertinent. Leur système de fixation par jonc cousu (mieux que les pressions ou les Velcro) permet de les stocker rapidement à l'intérieur en cas de besoin. Le bain de soleil 4 personnes placé en arrière du trampoline révèle un espace à vivre original et agréable, idéal pour les petits moments d'isolement au coucher du soleil ou en navigation par temps maniable.

UNE NACELLE LUMINEUSE

Les progrès accomplis par les roofs en injection permettent d'aérer la structure et d'offrir plus de lumière et moins de matière. Les montants structurels sont plus discrets et la perception panoramique de l'extérieur sensiblement améliorée. Les protections en batyline conjuguées à la teinte fumée des plexis préservent l'intimité ; les deux très grands panneaux ouvrants Lewmar approvisionnent généreusement le carré en air frais, cette fonction première pouvant être détournée en passe-plat à l'heure de l'apéritif. On retrouve le même soin au niveau de la sellerie intérieure, notamment pour les coussins, plus agréables que les habituelles mousses rectangulaires. La cuisine en large L est astucieuse et complète, avec plaque de cuisson 3 feux, four, évier double bac et réfrigérateurs tiroirs d'excellente qualité. Le bureau de navigation est petit mais suffisant, bien placé dans l'angle bâbord.

ET DES CABINES SPACIEUSES

C'est dans la version propriétaire que les volumes s'expriment évidemment le mieux, mettant en avant la qualité des assemblages, de l'ébénisterie (en Alpi chêne clair) et de la recherche créative ; remarquable pour une unité de cette taille. La séparation des toilettes et de la salle d'eau augmente la qualité du confort perçu et vécu. Les invités ne sont pas moins bien traités ;



↑ *Le poste de barre regroupe toutes les manœuvres ; pas trop exposé, il préserve également la silhouette. Notez le coffre de rangement pour les bouts et les sangles pour lover les drisses.*

les cabines avant et arrière bâbord offrant le même niveau de prestation avec douches et W/C privés. La ventilation et la lumière sont dignes d'une unité de charter (la literie haut de gamme est en série).

LES CALES MOTEUR

Leur agencement témoigne d'un souci réel de lisibilité et de qualité d'implantation. Les moteurs Volvo 30 CV de la version essayée sont des 3 cylindres de 1 100 cm³ pesant 158 kg avec la transmission sail drive et placés derrière les safrans. Il y a de la place autour pour les interventions. Les alternateurs fournissent 35 A au ralenti et 100 A à la vitesse de croisière, le logement surélevé du parc servitude est astucieux, les coupe-circuits sont bien identifiés et protégés. La tablette aluminium qui supporte le tube d'étambot est boulonnée sur la cloison arrière et traversée verticalement par la mèche de safran, elle accueille les butées d'angles. Le tube de liaison inter-safrans et le vérin du pilote sont connectés sur une biellette de déport, tout cela est net et accessible. Seule la mousse polystyrène d'insubmersibilité du coque arrière n'est pas au niveau du reste de l'installation, on aurait préféré de l'Airex (il y a 4 zones d'insubmersibilité en plus du sandwich lui-même).

DEUX JOURS À BORD EN MARS

Nous avons profité de deux belles journées de début de printemps pour l'essai du Lucia dans les pertuis rochelais, et appareillons le premier jour avec 22-25 nœuds pour un galop d'une trentaine de milles. Nous ne possédons malheureusement pas de gennaker à bord, mais la vigueur du vent de NE pallie ce défaut d'armement. Il aurait été intéressant d'essayer une voile de portant pas trop grande dans ce range de vent pour pousser le bateau dans ses retranchements. Sous grand-voile entière et génois complètement déroulé, nous sommes généreusement toilé, mais le Lucia se montre tolérant et indique clairement qu'il supporte parfaitement le traitement. Nous tirons un long bord vent de travers-petit largue, travailler bien ouvert ; le catamaran se comporte parfaitement et reste équilibré. La vitesse moyenne



↑ *Une cuisine panoramique bien équipée, un carré à la seièrie soignée et un roof lumineux percé de grand panneaux ouvrants frontaux pour une ventilation efficace.*

↓ *La cloison mobile escamotable fait jaillir l'îlot de cuisine dans la salle à manger d'extérieur.*



oscille entre 8 et 10,2 nœuds. Le solide mât Zdiffusion à un étage de barres de flèches triangulé reste impavide, et inspire une confiance sereine tout dessus dans la brise. La mer courte et agitée des pertuis charentais constitue un bon terrain d'essai sur lequel le 40' s'exprime avec aisance. Au largue, la vitesse moyenne reste élevée sans coup de frein, la stabilité de plateforme est appréciable et renforce le sentiment de sécurité. Il y a des limites à ne pas franchir, comme toujours (elles sont clairement indiquées dans le manuel d'utilisateur), mais il s'agit de conseils prudents qu'un équipage aguerri pourra interpréter. Nous prenons un ris pour remonter contre le vent en appréciant la bosse en continu, travailler ouvert à fond pour vider le profil, nous progressons sous génois sans abattre pendant la manœuvre. Les

LES CONCURRENTS

Chantier	BALI	LAGOON	BAVARIA/NAUTITECH	LEOPARD CATAMARANS
Modèle	Bali 4.0	Lagoon 400	Nautitech Open 40	Leopard 40
Poids déclaré en T	8,6	10,35	7,8	9,34
Surface de voiles en M ²	81	84	92	96
Architecte	X.Fay/Bali	VPLP	M.Lombard	Simonnis/Voogd
PRIX DE BASE HT	253 000 €	261 600 €	276 000 €	279 000 €

ESSAI



↑ Un design créatif qui transforme l'intérieur d'un 40'.



Les cabines avant sont également très agréables, pas de conflit d'équipage en vue au moment de l'attributions des clés. ↑

étraves sont efficaces au près et franchissent le clapot avec souplesse. Il convient toutefois de ne pas chercher à trop fermer l'angle de remontée au vent. Côté manœuvre, tout fonctionne bien, même avec un seul winch électrique sur lequel il est possible de transférer momentanément les écoutes de grand-voile et génois (via 2 tours morts sur leurs winches respectifs) pour revenir ensuite en position de sécurité (1 bout, 1 winch). Cela facilite largement l'empannage (travailler et écoute à reprendre dans l'axe, ça tire !) et même la fin du virement de bord en solo (il y a de la tension dans l'écoute de génois !). Nous avons utilisé cette technique durant les deux jours sans surpater une seule fois. Sur notre bateau, no 4 de la série, le bloqueur de pont de la drisse de grand-voile est juste dimensionné et mal aligné par rapport à l'axe de l'effort. Un bloqueur de mâts plus gros et un surgainage préserveraient mieux la drisse sur les longs bords. Le grand bac de réception des bouts est pratique et les deux sangles rapides Blue Performance permettent de stocker proprement les drisses. Les bouts de travail sont logiquement regroupés à côté de l'écoute

de GV, parfait, mais les bloqueurs ne sont pas marqués. La banquette de quart est très confortable, même dans des conditions agitées, et la visibilité du plan de pont est bonne. Aucun problème de visibilité panoramique à l'intérieur ou à la barre. La roue couplée à des drosses métalliques est assez précise et la stabilité directionnelle du bateau excellente, pourtant, une jante un peu plus grande serait encore plus agréable.

CONCLUSION

Le Lucia semble un bon cru. Il est très habitable et décoré avec goût, la qualité de fabrication devrait lui permettre de traverser sereinement les saisons de navigation, et sa taille comme ses caractéristiques lui ouvrent un programme très large. La facilité de manœuvre ne rebuttera pas les nouveaux convertis au multicoque, et ses 40' permettront aux marins seniors de continuer à pratiquer la croisière sans efforts excessifs.



← Une belle salle d'eau, bien conçue et soigneusement réalisée. Les WC séparés augmentent la qualité perçue.



→ Une cale moteur qui laisse de la place pour les interventions, notez le bon compactage du sandwich balsa/verre. Une trappe ferme l'arrière du compartiment, mais une mousse dense serait préférable au polystyrène d'insubmersibilité.

DESCRIPTIF TECHNIQUE :

Architectes : Berret-Racoupeau
Designer d'intérieur : Isabelle Racoupeau
Constructeur : Fontaine Pajot
Matériau : Composite sandwich mousse verre polyester (process infusion pour la coque, injection pour le roof et le pont)
Longueur : 11,73 m
Largeur : 6,63 m
Tirant d'eau : 1,20 m
Surface de grand-voile : 58 m ²
Surface du génois : 37 m ²
Motorisation : 2 x 20 CV Volvo (2 x 30 CV en option comme le bateau d'essai)
Versions disponibles et prix en € HT :
3 cabines-3 salles d'eau
ou 3 cabines-2 salles d'eau : 254 000
4 cabines-4 salles d'eau : 257 000
4 cabines-2 salles d'eau : 256 000
Principales options en € HT
Pack équipement Grand large : 32 000 (primaire époxy, guindeau, GV à corne + chariots à billes, bossoirs, enrouleur génois, sellerie extérieure, 1 winch électrique, 1 réservoir à eaux noires...)
Pack électronique Garmin 1 : 11 000
Panneaux solaires 3 x 100 W : 2750
Dessalinisateur : 60 l/h : 10 548
Moteurs 30 CV : 2758
Hélices tripales repliables : Pour 2 x 20 CV : 2030/ pour 2 x 30 CV : 2828
Chauffage coques et carré : 10 300
Livraison : 8 900



- ◆ Allure générale
- ◆ Aménagement intérieur contemporain
- ◆ Qualité de fabrication
- ◆ Salle à manger du cockpit



- ◆ Esthétique du bout dehors
- ◆ Système d'agrafage manuel de la corne de GV
- ◆ Bimini de navstation fixe sur châssis tubulaire
- ◆ Virement de bord avec 2 écoutes de génois



Le poste de pilotage est bien pensé et bien réalisé, le plan de pont reste simple et bien abrité.

Le traveller traverse la totalité du bimini autorisant un réglage de chute adapté, mais il faudra installer des points de tire sur le pont pour les allures très arrivées. La visibilité des retours de chariot de GV est parfaite.

Le design des panneaux de bords extérieurs, toujours délicat sur un catamaran, est agréable et participe d'une silhouette générale sympathique

Le module du mât Zdiffusion est rassurant, la triangulation des barres de flèches contribue à sa sérénité.

Le bout dehors en composite est une bonne idée, même si son esthétique est discutable.



La banquette de quart est confortable et sécurisante. Pas trop élevée, elle reste protégée du vent et parfaitement reliée au cockpit.

Le tunnel est dégagé et la hauteur de nacelle tout à fait adaptée.

Le Lucia, malgré l'abondance de ses prestations, est parfaitement dans ses lignes, les entrées d'eau fines se combinent avec des sections médianes et arrière généreuses qui anticipent les variations de poids en charge.

Le grand bain de soleil dévoile un espace de loisirs agréable, mais il faudra gérer le stockage des matelas par mauvais temps.

Le style du roof est une réussite, la fabrication en injection permet une nouvelle fluidité