

Vivre aujourd'hui

NAUTISME Le nouveau catamaran construit par Bénéteau est conçu pour offrir un espace à chaque activité du bord

Naviguer à bord du Lagoon 440

Thierry Vigoureux

Avec le 440, Lagoon lance une nouvelle génération de catamarans (*). La marque de multicoques du groupe Bénéteau qui fête ses vingt ans, fait toujours confiance aux architectes Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot Prévost : on leur doit nombre de bateaux de course, dont le *Pierre F* de Florence Arthaud, *Primagaz* de Laurent Bourgnon ou encore l'*Hydroptère*. Sur ce Lagoon 440, unité bien sage de 13,61 m, premier-né d'une nouvelle famille, ils proposent un mode de vie en mer inédit, séparant distinctement les activités du bord.

Le cockpit arrière devient par beau temps, en navigation comme au mouillage, l'espace convivial privilégié pour savourer un ti-punch, prendre ses repas, jouer aux cartes, se préparer pour la baignade, etc. Le bimini n'a pas disparu mais n'est plus en toile. Une casquette en polyester prolonge désormais le rouf et protège des ardeurs du soleil ce lieu débarrassé des winches, écoutes et de tout l'accastillage quelque peu envahissant. Une volée de marches donne accès au royaume du skipper : face à la barre à roue, un large banc de navigation où peuvent prendre place plusieurs équipiers, est entouré de tous les réglages du géniois et de la grand-voile.

Comme sur le pont d'un monocoque, on embrasse tout l'avant comme l'arrière du bateau, ce qui renforce la sécurité lors des manœuvres. Sur les précédentes générations du Lagoon, le barreur devait souvent se hisser sur la pointe des pieds pour bien voir un équipier hisser un spi ou simplement apercevoir le quai lors d'un accostage. En fait, le concept de *fly*



bridge a été transposé ici, venu du bateau à moteur.

Dans le carré, huit personnes prennent facilement place autour de la table, basse ou haute, au choix. La cuisine en « L » avec passe-plat vers le cockpit, n'est pas sous-dimensionnée : au-dessus des deux réfrigérateurs et du lave-vaisselle, un vaste plan de travail recouvert d'incolt voisin avec un évier deux bacs et une cuisinière quatre feux avec four. Le poste de barre intérieur est réduit au minimum grâce aux nouvelles

technologies de plus en plus présentes sur cette catégorie de bateaux : un écran couleurs multifonctions affiche cartes marines électroniques, positions GPS, cap, vitesse, profondeur sous la quille, etc. Et un simple joystick permet de barer en agissant sur le moteur du pilote automatique. « Ce qui correspond au mode de navigation pendant 90 % des croisières », souligne Yann Masselier, directeur commercial de Lagoon, ajoutant à propos de la cabine propriétaire : « Sa

conception permet de se retrouver comme à la maison. » Cet espace qui occupe toute la coque tribord comprend un boudoir où peuvent être installés un téléviseur, une buanderie avec possibilité de lave-linge, un cabinet de toilette avec salle de douche indépendante. A l'arrière, le lit double de 160 est accessible des deux côtés. Chaque volume peut être chauffé ou climatisé à la demande. Dans l'autre coque, les deux cabines peuvent être réservées aux enfants ou aux invi-

tés ; elles disposent chacune de leur salle d'eau. Telle est la version propriétaire du Lagoon 440. La version charter, celle que l'on peut trouver en location, comporte quatre cabines toutes semblables.

(*) Longueur : 13,61 m. Largeur : 7,70 m. Tirant d'eau : 1,30 m. Voilure : 115 m². Motorisation : 2x40, 55 ou 75 ch. Prix : 310 000 € (version trois cabines). Constructeur : Lagoon. Tél. : 05.57.80.92.80 et www.cata-lagoon.com



Ce catamaran de 13,61 mètres accueille confortablement huit passagers. Le cockpit arrière offre un espace convivial apprécié à l'escale. (DR.)

Pour le louer

Comme les catamarans produits par Fountaine-Pajot, les Lagoon ont été retenus par les grandes sociétés de location de bateaux. On les trouve chez Moorings en Grèce, Sunsail un peu partout dans le monde, Corail Caraïbe aux Antilles. En Martinique, le tour-opérateur en ligne Switch (www.switch.fr) a mis en place, au Marin, une flotte de Lagoon comptant une quinzaine d'unités. L'embarquement à bord de ces catamarans est proposé à des tarifs séduisants en location à la cabine ou en affrètement complet. Le forfait d'une semaine, tout inclus, comprend billet transatlantique, transferts, nourriture et boissons, ainsi que l'encadrement d'un skipper. Quatre jours par semaine, en fonction des vols au départ de Paris, les Lagoon partent naviguer aux Grenadines, faisant escale à Sainte-Lucie, Moustique, Tobago Cays, etc. Selon les dates et le type de bateau, la croisière à la cabine coûte à partir de 790 € par personne sur la base de deux occupants. L'affrètement d'un catamaran complet est également possible pour huit personnes, toujours accompagnées par un skipper, au tarif de 6 720 € auxquels il faut ajouter 75 € par personne pour les taxes diverses. Imbattable : le même catamaran sans autre prestation se loue déjà 4 000 € la semaine et un billet d'avion pour les Antilles coûte au moins 500 €.

MODÉLISME

La manie du mini



Le 25^e Salon de la maquette et du modèle réduit se tient à Paris, porte de Versailles, à partir de demain et jusqu'au 18 avril. Environ 300 000 visiteurs sont attendus. (Photo Benaroch/Sipa.)



Désormais, construire une maquette n'exige plus de patients mois de travail. Dans la boîte de construction, un moteur électrique, un bloc d'accus et l'avion décollera bientôt. (DR.)

Le fils joue au train électrique. Le père, penché sur le même circuit, ne s'amuse pas : comme on dit, il manifeste de l'intérêt pour le modélisme ferroviaire... Connaître des destinations aussi différentes pour le même objet est peut-être là une définition assez exacte du monde de la maquette. A la fois activité ludique, passion, art, presque mode de vie, qui tient Salon à Paris à partir de demain et jusqu'au 18 avril, à Paris, porte de Versailles (*).

Cette religion célèbre sa grand-messe et, cette année, fête au passage un quart de siècle de Salon. Elle profitera, certes, des vacances scolaires pour attirer les jeunes visiteurs ; mais parmi les 300 000 curieux et passionnés attendus, tous les âges seront présents, de moins de 7 ans à plus de 77 ans...

En vingt-cinq ans, les avancées technologiques sont aussi importantes sur les modèles réduits que sur les mobiles à l'échelle 1. Autrefois, pour construire un avion, il fallait choisir des plans, acheter une boîte de balsa et de peuplier, tendre soigneusement le papier Japon humidifié pour entoilier les ailes, presque comme un Jodel de l'époque. Aujourd'hui, au même titre que le dernier quadriplane monomoteur hi-tech Diamond, l'avion télécommandé est réalisé sur moule en fibres de verre enduites de résine époxy. Ce qui n'empêche pas les puristes à l'imagination fertile de réaliser des chefs-d'œuvre à partir de tubes PVC, de baguettes d'alou, prévus pour l'industrie du bâtiment, ou même de matériaux de récupération comme le carton.

Le prêt-à-voler existe aussi. Il peut même en plus naviguer et rouler : dans la boîte de construction du « trois en un », un moteur électrique et

un bloc d'accus peuvent se monter puis propulser au choix une voiture, un bateau ou un avion. Le tout pour moins de 100 €, radiocommande comprise... !

Désormais, l'industrie aéronautique ne fait plus appel aux maquettes grandeur nature. La conception assistée par ordinateur et la modélisation en 3D permettent de s'en passer. Mais tant que l'appareil n'est pas construit, il faut le montrer aux futurs clients. Par exemple, Dassault Aviation présente, porte de Versailles, quelques-unes de ses maquettes d'exposition. Le Falcon 7X, l'avion d'affaires qui volera l'an prochain, a été réalisé en résine à l'échelle 1/6 (3,30 m de long et 3,80 m d'envergure). La version N (biplace marine) du Rafale, également en cours de développement, décollera grâce à deux microacteurs RAM de 12 kg de poussée. Vitesse : 250 km/h, beaucoup plus vite que la majorité des avions de tourisme utilisés en aéroclub et de dimensions comparables.

Autre attraction de ce Salon, un bassin de 600 m² (300 000 litres d'eau). Il permet de faire naviguer des bateaux et même des sous-marins. Un modélisme astucieux a posé une minicaméra sur la passerelle du navire, qu'il pilote à distance. Puis il est parvenu à intégrer un écran vidéo à sa paire de lunettes. Il veille ainsi sur sa navigation. Comme s'il y était.

T. V.

(*) Mondial de la maquette et du modèle réduit et Salon des jeux, porte de Versailles à Paris, du samedi 10 au dimanche 18 avril. Ouverture de 10 heures à 19 heures ; nocturne vendredi 16 avril jusqu'à 22 heures. Entrée : 11 € ; de 7 à 12 ans, 7 €. Réservez possible sur Internet (www.salon-maquette.com).

ESCALE Amarrer à bon compte son voilier dans un des ports de la Tunisie

Yasmine Hammamet, la marina du bon accueil

Naviguer mais surtout s'amarrer en Tunisie peut devenir une solution, à vrai dire gracieuse désagréable, pour les plaisanciers adeptes de la Méditerranée et las des contraintes que leur infligent les ports français. Trouver un anneau le long de nos côtes relève en effet trop souvent de la mission impossible, même pour des propriétaires prêts à payer chaque année 10 % du coût d'achat de leur bateau. Traverser la Méditerranée, 500 milles en trois jours non stop à la voile ou tranquillement en une semaine avec escales en Corse, en Sardaigne et à Malte... c'est l'option retenue par de nombreux plaisanciers qui évitent ainsi les ports saturés et hors de prix.

Au total, près de 2 000 places sont disponibles dans les différents ports de plaisance tunisiens. El Kantaoui, Monastir, Sidi Bou-Saïd et Tabarka sont les plus connus. D'ici à cinq ans, un autre millier d'anneaux sera créé. Dernier né, Yasmine Hammamet (*), conçu, comme le port de Golfe Juan, par Camille Rayon, est la plus grande marina de la rive sud de Méditerranée avec 719 places, capable d'accueillir aussi bien le canot de 5 mètres que le paquebot privé de 110 mètres. Son remplissage est actuellement de 35 % l'été comme la plupart des autres havres le long de la côte, distants les uns des autres d'une trentaine de milles. Les services offerts atteignent les standards des marinas euro-

péennes ou américaines avec eau, électricité et TV par satellite gratuites au ponton, éclairage, nettoyage, service de sécurité 24 heures sur 24, capitainerie luxueuse, etc. Une zone résidentielle est privilégiée, celle de l'île aux pêcheurs, copiée sur les ports puniques ; elle abrite 55 villas, certaines construites pieds dans l'eau.

Rodriguez Group a créé un chantier naval sur la marina qui peut assurer toutes les opérations d'entretien à un coût moitié moins élevé que de l'autre côté de la Méditerranée. Un travel-lift de 150 tonnes permet de mettre à terre la plupart des unités. L'environnement de la marina n'est guère différent de celles de la Côte d'Azur : loueur de bateaux à moteur, shipchandler, commerces divers voisinent avec une demi-douzaine de restaurants. Pizzeria, enseignes de hamburgers, restauration rapide... attestent de l'adaptation des tables locales aux modes alimentaires occidentales. Mais sur commande, ces mêmes établissements sont ravis de cuisiner les poissons locaux et même de les servir à bord des bateaux.

A quelques centaines de mètres, la station d'Hammamet compte 25 000 lits et quarante hôtels de standing, plusieurs centres de thalassothérapie réputés, un golf, etc. Tunis est à quarante-cinq minutes en voiture et le futur aéroport d'Enfidha (qui remplacera à terme celui de la capitale), à moins d'un quart d'heure.

S'amarrer en Tunisie ne coûte pas cher. Les tarifs de mouillage sont étonnamment bas par rapport à ceux de la Côte d'Azur. Pour un voilier de 15 mètres, il faut payer 1 900 € par mois en août à Golfe Juan et seulement 810 € à Hammamet. La même place dans le port tunisien est amodiée pour trente ans 30 000 €, un prix moins élevé que celui de trois années de stationnement dans le port français. Toutefois, dans le cas de l'achat d'un mouillage, prévoit des charges de copropriété de l'ordre de 800 € par an. Ces différences de tarifs payent largement le surcoût (quand il existe) du billet d'avion entre Paris et Monastir par rapport à un vol Paris-Nice.

La réglementation tunisienne autorise un bateau étranger à stationner pendant deux ans sans payer de taxe locale. Au-delà de ce délai, il suffit d'une escale à Malte ou ailleurs pour valider à nouveau la franchise. « A l'arrivée, il faut se présenter à la police et à la douane avec l'acte de francisation et l'attestation d'assurances du bateau et les passeports des membres de l'équipage. Les formalités durent quinze minutes. Au maximum », assure Imed Mzoughi, capitaine de Port Yasmine Hammamet.

T. V.

(*) Marina Yasmine Hammamet. Tél. : 04.93.63.00.30 ou 00.71.860.093 et www.yasmine.com.tn



Yasmine Hammamet est la plus grande marina de la rive sud de la Méditerranée. Ses pontons comptent 719 places. (DR.)

De port en port

Hammamet peut être choisie comme base de départ pour caboter pendant plus d'un mois le long des côtes tunisiennes. Voici les principales distances en milles des destinations possibles (un mille = 1,852 km) : El-Kantaoui : 30. Kélibia : 33. Monastir : 40. Île de Pantelleria

(Italie) : 85. Sidi Bou Saïd : 110. Bizerte : 135. Malte : 190. Palerme (Sicile) : 230. Gênes ou Nice : 550. Marseille : 560. Gibraltar : 1 050. Istanbul : 1 400. Chypre : 1 400. Les cartes marines conseillées sont le 4 183, 4 315 et 4 225 du SHOM.

