

CONSTRUCTION



IRC 47, UN PRÉTEXTE !

La conduite de ce nouveau projet est originale en bien des points. Lisez plutôt...

Je fais
de la
course
en IRC,

une jauge devenue plannétaire et officiellement reconnue chez nous par la FFVoile. Je souhaite me faire un bateau sur mesure mais

dans l'esprit IRC, un "winner" pouvant aussi servir à la croisière (la vraie, avec hauteur sous barrots, cabines, chauffage, frigo, eau sous

pression...), un bateau long de 47 pieds par convenance personnelle car il permet de courir certaines épreuves, telle la Rolex Commodore's Cup, dans une catégorie précise, et aussi pour être confortable en haute mer. J'ai un budget "serré" - comme si l'inverse existait - je suis entrepreneur et j'ai des proches qui sont dans la profession. Et ces "proches", en l'occurrence la société Artech de Caen, ont lancé un appel d'offres planétaire pour la fabrication de ce joli navire dont la conclusion est que la France n'est

pas de toute évidence le pays le mieux placé en termes de rapport qualité / prix. Nonobstant, le client souhaite bénéficier d'un certain nombre de garanties à commencer par l'incoutournable service après vente disponible là où il navigue, c'est-à-dire en France. En résumé, l'IRC 47 est actuellement en fabrication au Brésil et ralliera en cargo le chantier caennais pour y recevoir les équipements de pont et d'intérieur et effectuer les dernières finitions ainsi que la pose du gréement. Le programme prévoit une première campagne de

navigaison au printemps prochain et les compétitions à suivre du calendrier français et international. Voyons plus en détail la démarche des principaux acteurs de cette opération "Prétexte", du nom du premier exemplaire de cet IRC 47.

Gonzague Dubois,

propriétaire, skipper, investisseur
Gonzague Dubois navigue en croisière depuis son jeune âge. Il s'est mis à la régates plus tard, d'abord sur un X-442, puis sur un IMX 45. Pour améliorer encore le potentiel



de l'IMX, il lui faudrait faire un certain nombre de modifications et dit-il, "C'est naturel de voir plus loin", entendez vers un nouveau bateau ayant finalement le même programme (course et croisière) que le X, mais plus moderne et mieux orienté pour la jauge IRC. "Je me suis renseigné pour un Ker 50 et on m'a proposé de le fabriquer aux USA ou en Afrique du Sud". Du coup, Gonzague s'est rapproché de son fils Soizic, gérant du chantier Artech, qui lui proposait un IRC 47, made in Brésil sous leur contrôle et dessiné par le

jeune cabinet Nacira, auteur notamment de l'élégant Solune. Et il a dit oui ! "Cela n'a pas été facile à mettre en place, notamment du côté des autorisations administratives, pour importer – provisoirement – du matériel de construction et d'équipement", explique Gonzague. Les conteneurs remplis de matériel ne sont effectivement partis qu'en octobre pour le Brésil, mais pendant ce temps-là on achevait la fabrication du moule mâle "qui pourra servir pour faire deux autres bateaux", relève l'armateur.

Soizic Dubois,

l'homme-orchestre

Cet ancien élève de l'école d'architecture de Southampton est donc le gérant d'Artech à Caen, où se fabriquent des pièces à l'unité et parfois, mais trop rarement, des bateaux. Soizic contrôle à 100 % la filiale Artech Do Brasil dont Raphaël Coldefy est le gérant et le directeur des opérations sur place. Soizic : "Ça fait quatre ans qu'on essaye de vendre des bateaux sur mesure à des particuliers et on a toujours été trop chers. Par ailleurs une étude de marché a montré que tous ces prospects faisaient construire leurs voiliers à l'étranger... Donc nous cherchions une formule adaptée à cette réalité". Il se trouve que l'an dernier, au départ de la Transat Jacques Vabre, Soizic a rencontré Raphaël Coldefy, installé depuis plusieurs années au Brésil et qui a construit là-bas le joli 60 pieds océanique Galileo. Il avait très envie de mettre en place un chantier durable sans avoir à l'administrer. De son côté, Artech hésitait entre une implantation en Tunisie ou en Europe de l'Est". Au final l'acceptation du devis de l'IRC 47 made in Brésil dans un local spécialement aménagé pour cela au nord-est du pays, à mi-chemin entre Salvador et Recife, a emporté la décision. "On fonctionne en draw-back, explique Soizic, par échange d'export temporaire de matières". Au Brésil, il n'y a pas de taxe sur l'importation des matières dès lors qu'elles repartent à l'étranger. Et en France, il n'y a pas de taxe d'importation sur les bateaux de plus de 12 m de long. "Finalement on a juste les frais de prestataires de douane", ironise Soizic comme pour effacer de sa mémoire les tracasseries administratives rencontrées pour boucler ce dossier. Très pointilleux, les Sud-Américains le sont, au point, souligne notre interlocuteur, "Que lorsqu'on envoie un produit spécifique outre-Atlantique, il doit être accompagné de la fiche technique correspondant à son usage précis". La construction du nouveau Prétexte est faite en époxy/verre/âme PVC sous vide et

post cuit à 70 degrés pour augmenter la rigidité structurelle. Tous les aménagements sont en composite. C'est un bateau sans bois ! Quille, safran sont faits à Caen. Mât, gréement, électronique, plomberie sont installés également en Normandie. L'économie globale comparée à un bateau 100% made in France est de l'ordre de 25%. Dans cette nouvelle unité brésilienne de Maceió en Alagoas, il est possible de construire plus grand encore ou en quantité supérieure.

Axel de Beaufort,

l'architecte

Axel est un "copain" de promo de Soizic, diplômé de Southampton. Il a 29 ans, exerce depuis 7 ans. En 2003, il a créé à La Rochelle l'agence Nacira, qui signifie "victoire" en arabe. C'est aussi le prénom donné à la femme porteuse de bons présages pour les caravanes du désert... A son actif, Axel compte le 60 pieds Solune, le Mini Soitec qui s'est illustré dans la course Les Sables-Les Açores-Les Sables et le tout nouveau Class 40 de Benoît Parnadeau. Il a d'autres projets en instance qui l'ont amené à déménager à La Pallice et à embaucher Alexis Muratet, un ancien de chez Berret / Racoupeau. "Par nature, j'aime bien les lignes tendues", confesse l'esthète ! Une fois les codes de l'IRC 47 déterminés, il a consulté Michel Kermarec qui officie chez BMW Oracle à Valence, et ensemble ils ont testé trois carènes en simulation numérique. De plus, il a consulté Jean-Yves Roubinet, ce mathématicien de formation, qui partage son temps entre Vannes et La Ciotat et s'est fait spécialité de décortiquer les méandres de la jauge "secrète". "L'étude de Jean-Yves nous aide à sélectionner les meilleurs ratios poids/puissance et longueur/largeur, et à exploiter quelques subtilités de la jauge afin de ne pas encaisser bêtement des pénalités", résume le jeune architecte. Reste à soigner la construction pour obtenir une bonne raideur. "Nous voulions un bateau élégant et performant c'est bête à dire... !