

Yacht : le Blue Coast 95, vite et bien fait

Dessiné par Coste Design et construit par H2X, un grand catamaran de 95 pieds est en train de naître à un rythme fou à La Ciotat. Un défi technique en passe d'être réussi.

Architecte ou constructeur ? « Architecte, bien sûr, c'est mon métier », répond Jean-Jacques Coste. Mais j'ai toujours construit les bateaux que j'ai dessinés, quitte à en faire moins que d'autres. Je suis un peu comme un promoteur. »

En début d'année, Jean-Jacques Coste est contacté par un homme d'affaires français qui fait le tour des chantiers et des architectes, de Berret-Racoupeau à Sunreef en passant par VPLP (Van Peteghem Lauriot Prévost). Il possède déjà un Couach de 30 mètres. Il a rencontré Jean-Jacques Coste aux Voiles de Saint-Tropez quelques mois plus tôt. Ils ont parlé catamaran.

Ce client potentiel n'a jamais fait de voile mais il est tenté. Marché conclu en mai 2009 ! Jean-Jacques Coste lui vend un catamaran de 95 pieds de la gamme Blue Coast, la marque qu'il a créée 2 ans auparavant comme un clin d'œil à son nom de famille.

Coste Design, le bureau d'études de Jean-Jacques Coste à Sophia-Antipolis, au-dessus de Cannes, assurera le suivi complet de la commande, la première pour la nouvelle gamme Blue Coast. Un contrat que le prix du marché permet d'estimer à 7,5 millions d'euros.

L'acheteur, la soixantaine entamée, veut profiter de la vie. Il

est pressé et fixe un impératif : le bateau doit lui être livré dans le courant de l'été 2010. Reste alors à trouver, vite, un chantier. Fiable, ça va sans dire ! Jean-Jacques Coste contacte H2X chez qui il a déjà construit des catas de son ancienne marque, Blue Bay, dont il a dû se séparer. « Mon client habite dans l'ouest et pilote son avion. Il voulait aussi un chantier près d'un aérodrome. » Bingo : La Ciotat est à côté du Castellet. Le délai « implacable », comme dit Maurice Klein, directeur général d'H2X, est en passe d'être tenu. Malgré des plans transmis seulement mi-juin au chantier.

« LES GENS DISAIENT QUE J'ÉTAIS FOU »

Chez Coste Design, le bateau a été créé à l'échelle 1 et a navigué virtuellement grâce à la puissance de l'ordinateur. « De manière aussi précise que les essais en bassin de carène », explique Jean-Jacques Coste. Sur l'écran, le Blue Coast arrive à 15 nœuds de vitesse au moteur si le devis de poids est respecté. Un critère important : son futur propriétaire a déjà un bateau à moteur qui file tout de même 40 nœuds.

Le Blue Coast 95 sera le premier catamaran à avoir une barre à enrouleur. « Si ça marche bien,

ça deviendra un standard », espère Jean-Jacques Coste qui a confié à Petit-Jean Composites, à Fréjus, la réalisation de l'ensemble du gréement.

Coste Design, qui a dessiné aussi la cabine de 1^{re} classe de l'A380 pour Singapore Airlines et réalise l'architecture d'intérieur de trois bateaux de Foutaine-Pajot, emploie six salariés permanents, jusqu'à une dizaine quand les affaires tourment bien.

Ancien de la course au large à bord de Jet Services avec Serge Madec et Patrick Morvan, Jean-Jacques Coste est un fan des grands catamarans. « Je suis un des premiers à y avoir cru, dit-il, en codessinant le Magic Cat en 1992, à la même époque que le fameux Douce-France. » Hasard : ce catamaran de 80 pieds en fibre de carbone vient d'être « refit » chez H2X et a quitté La Ciotat le 5 décembre pour naviguer en Polynésie.

Il y a 20 ans, Jean-Jacques Coste dessinait déjà des catamarans de plus de 100 pieds. « Les gens disaient que j'étais fou. Aujourd'hui, c'est une taille devenue presque banale. » Il croit dur comme fer à l'avenir des catamarans. « Même si nous sommes des pèlerins et que nous n'en sommes qu'au démarrage, c'est une partie du futur de la grande plaisance. Ces bateaux



Thibaud Teillard

Jean-Jacques Coste a toujours dessiné les bateaux qu'il construit.

consomment 40 % de moins, ils offrent de l'espace et un confort inégalé. Le marché est encore un peu franco-français mais il est en train d'exploser. Il y a un potentiel gigantesque aux États-Unis et des commandes pour faire vivre à terme des centaines de personnes à La Ciotat. »

La Ciotat seulement ? « Pour des bateaux sur commande, il y a très peu de chantiers qui sont capables de tout faire,

quelques-uns en France, en Nouvelle-Zélande et des velités d'ouverture en Espagne ou au Portugal par des Français. Regardez JFA : c'est un excellent chantier et Frédéric Jaouen est un très bon mec. Mais c'est un chantier alu. Le composite, ils sont obligés de le sous-traiter et de jouer plus ensuite un rôle d'assembleur. »

Thibaud TEILLARD

L'INFUSION SOUS VIDE, LE NEC PLUS ULTRA DU COMPOSITE

Dans l'immense hall des chantiers de La Ciotat, le moule est garni de petits tuyaux. Fin octobre, la deuxième coque du Blue Coast 95 naît sous l'œil très vigilant de Sébastien Grall, président d'H2X au bureau d'études duquel il est directement relié. Pas pour rien lui non plus dans l'avancée rapide de ce contrat.

« Pour ce bateau, on n'utilise pas la voie humide ou le pré-imprégné mais une méthode de fabrication dite d'infusion sous vide », explique-t-il. Tous les plis du tissu à sec sont posés dans le moule. Un moule de grande taille

sans préforme (la pièce qui a la forme de la pièce finale et à partir de laquelle on va tirer le moule) réalisé par le centre d'usinage numérique Belotti 5 axes (long de 12,50 mètres) d'H2X au bureau d'études duquel il est directement relié. Pas pour rien lui non plus dans l'avancée rapide de ce contrat.

Contrairement aux autres méthodes, dans l'infusion sous vide, les tissus ne contiennent pas de résine ce qui procure de meilleures conditions de travail aux opérateurs. La pièce est com-

plétée sous vide et c'est ce vide qui va aspirer la résine au travers de la fibre. Elle va ainsi remplacer l'air contenu dans les fibres. Les proportions résine/fibre doivent être optimales : s'il y a trop de résine, la pièce augmente en poids et perd ses caractéristiques mécaniques mais s'il y a de l'air à l'intérieur, la pièce ne sera pas résistante.

La technique d'infusion sous vide est une méthode mécaniquement très performante mais délicate : il faut réussir à prévoir le trajet, ou les trajets, au moment

de l'imprégnation-infusion. Avec un risque que certaines parties de la pièce ne soient pas ou peu imprégnées.

Le risque augmente avec la viscosité de la résine. Hic : la résine époxy, le matériau le plus performant, est visqueuse. La tâche d'H2X est d'autant plus délicate que le chantier a choisi une infusion one-shot. C'est-à-dire que la première peau est disposée dans le moule avec tous ses renforts de même que toutes les âmes de sandwich (les mousses de différentes densités) et la deuxième peau et tous ses renforts. Pas intérêt de se louper ! En une seule opération, on imprègne l'ensemble, on compacte sous vide et on infuse. Puis on laisse polymériser et on démoule.

« À NOËL, LE BATEAU SERA ASSEMBLÉ »

L'infusion one-shot permet un gain important sur la durée de la construction. Elle permet au Blue Coast 95 d'avancer à grand rythme. Deux premières demi-coques ont été réussies en septembre, la troisième était en infusion fin octobre et la quatrième doit être fabriquée d'ici fin novembre. « À Noël, le bateau sera assemblé », annonce Sébastien

Grall. Jean-Jacques Coste, son architecte et promoteur, est enthousiaste. « C'est le premier bateau de cette taille à être construit si rapidement. Le chantier surprend tout le monde par sa réactivité. Il faudra le faire savoir ! Très peu de chantiers au monde sont capables de faire ce qui est en train d'être réalisé ici. »

Une jolie consolation pour H2X, plombé par l'arrêt, il y a un an, du Naïma, un catamaran de 36 mètres dont les coques, achevées sur la trésorerie du chantier pour ne pas les perdre, attendent dans un coin de l'immense site de La Ciotat. Dessiné par Gilles Vaton, ce catamaran des records – les deux plus grosses coques en composite au monde ou encore 1,4 tonne de résine époxy infusée en une seule fois – a fait perdre 14 millions d'euros de chiffre d'affaires à H2X qui a dû engager un lourd plan social pour ne pas sombrer.

Deux millions d'euros de créances sont dans les choux. Le client, en difficulté financière, a fait défaut il y a un an. « Mais, espère Maurice Klein, directeur général d'H2X, on y croit encore et on pense aujourd'hui qu'il y a une chance sur deux qu'il s'en sorte et que ce bateau reparte. »

T. T.



Sébastien Grall, président d'H2X, devant la troisième demi-coque en cours d'infusion sous vide.