

Stéphan Constance et Xavier Desmarest, les jeunes patrons heureux du chantier Allures Yachting basé à Cherbourg.



## Un savoir-faire certifié



**Rémi, responsable du BE,** modélise les plans de l'architecte et réalise l'imbrication des emménagements.



**Le marquage des tôles d'al** (de 4 mm pour le pont à 30 mm pour la quille) est la première étape de la construction.



**La découpe plasma,** un outil CMN, se fait à l'aide d'un logiciel dans un bain d'eau pour diminuer la pollution et la perte.

# Allures

## Le mariage de l'alu et du composite

- Pays: France
- Site: Cherbourg
- Surface: 2000 m<sup>2</sup>
- Effectif: 43 personnes
- Production depuis 2003: 21 unités
- Prévision 2007 : 15 à 20 unités
- Chiffre d'affaires 2006 : 3,3 M€

*Cette coque d'Allures 40 en aluminium présente de nombreux renforts et un maximum de pièces soudées pour une sécurité à toute épreuve.*

Avec les Allures 40 et 44, et bientôt le 51, ce jeune chantier créé en 2003 a démontré qu'on pouvait réaliser des unités performantes avec des carènes en forme en aluminium et des superstructures en composite. Quand un rêve devient réalité... PAR OLIVIA MAINCENT. PHOTOS MAËL KERNEIS

**S**'il vous plaît... dessine-moi un bateau. » L'histoire d'Allures Yachting pourrait commencer comme celle du *Petit Prince* de St-Exupéry. Xavier Desmarest et Stéphan Constance, 38 ans, les créateurs et actuels patrons du chantier, avaient le même rêve de gosse, celui de construire leur bateau idéal pour faire le tour de la Terre. Etudiants sur les bancs de l'École centrale de Lyon, nos deux compères ont longtemps imaginé, à l'aide d'un papier et d'un crayon, un voilier qui répondrait à toutes leurs at-

tentes dans un budget raisonnable. « Nous avions tous les deux une expérience limitée en navigation, mais nous aimions les voyages. Sur le marché de la plaisance, rien ne nous satisfaisait vraiment. Nous rêvions d'un joli voilier en aluminium, dériveur intégral, performant, sécurisant, pas trop cher, avec lequel on prendrait beaucoup de plaisir à naviguer... » raconte Xavier.

Les quelques années de travail en tant qu'ingénieurs dans diverses sociétés françaises et étrangères n'y ont rien changé. Pugnaces et décidés, les voilà qui décrochent un rendez-vous avec



**Le formage des tôles** à l'aide d'une rouleuse demande beaucoup de minutie car il faut donner deux courbures.



**Le blason** permet de s'assurer que la tôle a pris la bonne courbure. Les chaudronniers travaillent au millimètre...



**L'étrave des voiliers Allures** est constituée d'une crash box, d'un renfort de cadène de 22 mm et d'un solide cône.



Marc Van Peteghem, architecte talentueux au palmarès éloquent en matière de course au large. Intéressé par leur projet, leur donnant même plusieurs conseils, Van Peteghem leur fait rencontrer Michel Desjoyeaux. La première pierre est posée... Se sentant soutenus par la profession, et toujours très à l'écoute, Xavier et Stéphan décident de créer leur propre entreprise. Le cabinet Berret/ Racoupeau signera les plans, aidés du designer Franck Darnet, tourdumondiste sur un dériveur intégral, donc bien au fait des impératifs de la vie en mer.

Restait à trouver des partenaires de premier choix, connaissant parfaitement le métier de la chaudronnerie et du composite. Car la particularité du chantier Allures est de marier l'aluminium pour la coque et le composite pour les superstructures (rouf et cockpit).

*Une fois la coque et les superstructures assemblées, l'étape du ponçage est longue et fastidieuse.*

### Une nouvelle technologie prometteuse

Les avantages sont indéniables: moins de poids dans les hauts, plus de hauteur sous barrots, meilleure isolation tant thermique que phonique, grande liberté de forme pour l'architecte, finitions plus esthétiques... Cette nouvelle technologie mise au point par le chantier Allures a d'ailleurs été primée par L'Anvar (Agence nationale de valorisation de la recherche).

Coup de chance ou coup de pouce du destin,

## Constructions mécaniques de Normandie

Dans les années 50, Félix Amiot, aviateur reconnu, se reconvertit dans la construction navale à Cherbourg. Les fameuses vedettes de Cherbourg, enlevées par les Israéliens malgré l'embargo du général de Gaulle, feront connaître mondialement le chantier. Les bâtiments actuels sont d'ailleurs ceux d'origine, gigantesques et remarquablement conservés. Dans les années 60, CMN apporte son savoir-faire technologique à l'industrie du yachting avec la construction de plusieurs *Maïca*, un voilier de 11 m conçu par Illingworth & Primrose. Dans les années 70 et 80, parmi d'autres prototypes destinés à des skippers de renom, les CMN ont mis à

l'eau *Kriter IV* pour Olivier de Kersauson, ainsi que *Paul Ricard*, avec lequel Eric Tabarly a battu le record de traversée de l'Atlantique à la voile. Pour rester à la pointe de la technologie, les CMN ont ensuite lancé *Milène*, un maxi-yacht de la classe 70, construit pour la Whitbread en matériau composite. La décision de créer une division yachts a confirmé leur volonté d'augmenter significativement leur part sur le marché des motor-yachts. Avec leurs dernières commandes comme *le Bernie*, *l'Heloval* ou *le Lady Barbaretta*, les CMN ont réussi le mariage du savoir-faire technologique et d'un luxe dit « à la française ».



*Après les tuyauteries et l'électricité (tout est conçu pour qu'il y ait un accès facile), Loïc, compagnon du devoir, et son équipe installent l'ameublement au poil près.*

*L'arceau est également poncé puis peint pour une finition impeccable.*



**Les tôles d'un seul tenant,** gage de solidité, sont pointées puis soudées (procédé étanche) sur les lisses et les couples.



**Le bateau retourné,** on procède au renfort sur chaque point d'effort. Passe-coque, tube de jaumière sont soudés.



**Le montage et le soudage** requièrent un grand savoir-faire: il en va de la sécurité du bateau.



Xavier et Stéphan établissent un partenariat avec le chantier CMN (Construction mécaniques de Normandie) basé à Cherbourg, constructeur de patrouilleurs, de garde-côtes et de yachts de luxe en aluminium. Autant dire que ce matériau est travaillé à la perfection dans les ateliers de CMN qui chaudronnent ainsi les coques des bateaux Allures. Elles sont ensuite assemblées et aménagées au chantier qui jouxte CMN. Pour les superstructures, Xavier et Stéphan se sont tournés vers 2B Composites installé dans la Manche, et pour les meubles vers Rémy James et Naviline. L'affaire est bel et bien lancée... Le premier voilier de la gamme, l'Allures 44, est présenté au Grand Pavois de La Rochelle en septembre 2003. Depuis, les commandes ont suivi et ont prouvé le bien-fondé de cette construction originale bien étudiée par le cabinet d'architectes et



## Les frères Peyron

Stéphane, Loïc et Bruno, réunis pour la première fois autour d'un même projet.

## Cap au nord en Allures 44

**Bateaux** Quel est votre projet ?

**Stéphane Peyron** Ce qui est déjà original pour nous, c'est que c'est la première fois que les trois frangins sont associés sur la même histoire de bateau. Après des années de course, mes frères avaient envie de voir autre chose que le grand large... Le projet s'étale sur deux ans : navigation dans les eaux nordiques, le Groenland, et un hivernage à la clé. Nous devrions avoir le bateau début octobre. A partir de là nous établissons un programme de navigation.

**B.** Qu'est-ce qui a motivé votre choix d'acheter un Allures 44 pour votre expédition ?

**S. P.** Petits bateaux, petits soucis ! Nous voulions un bateau de voyage de taille raisonnable pour des expéditions légères, en aluminium pour la solidité dans ces régions hostiles, et bien sûr dériveur intégral.

**B.** Pourquoi avoir préféré Allures à son principal concurrent, Alubat ?

**S. P.** Je n'ai rien contre Alubat, au contraire. Ce qui nous a plu chez Allures, c'est la conception novatrice des bateaux. La coque en forme, les superstructures en composite, les performances... même si nous ne cherchions pas forcément un voilier rapide, car mes frères ont déjà de quoi s'amuser sur leurs joujoux ! Notre objectif était d'avoir un bateau solide, bien

construit, capable d'hiverner plusieurs semaines dans les glaces.

**B.** J'imagine que vous avez visité le chantier...

**S. P.** Oui, bien sûr. C'est vraiment un superbe chantier. Les bâtiments de CMN sont incroyables ! La visite a fait ce petit plus sur le choix de l'Allures 44. La construction est irréprochable, notamment la dérive (N.D.L.R. : elle est intégrée dans une sorte de boîte pour éviter tout fissurage ou voie d'eau). Et les patrons sont sympas. Je leur tire mon chapeau, car monter un chantier par les temps qui courent, surtout sur un marché de niche comme l'aluminium, il faut avoir la foi...

**B.** Avez-vous fait des modifications par rapport au bateau de série ?

**S. P.** Pratiquement pas ! L'autonomie a été modifiée, nous avons préféré une barre franche et, pour des raisons techniques, nous avons fait mettre un safran central à la place des doubles safrans.



Un travail de chaudronnerie de grande qualité.

les jeunes patrons du chantier Notre visite le prouve également : tout est remarquablement organisé.

Allures Yachting est à la fois concepteur et assembleur. Une fois les coques réalisées, elles sont assemblées, aménagées et accastillées dans la nef du chantier. Un modèle industriel original qui permet au jeune chantier de s'entourer des meilleurs

spécialistes, tout en restant parfaitement indépendant.

A l'heure actuelle, le cahier de commandes pour 2006 est déjà plein, avec un rythme de trois bateaux tous les deux mois. Leur objectif est atteint : les Allures 40 et 44 plaisent à un public jeune s'offrant une année sabbatique sur les mers du globe. N'était-ce pas leur rêve premier ? ■



Les meubles, réalisés à l'extérieur, mobilisent une équipe de dix personnes pour leur installation.



Les superstructures en composite (rouf et pont) sont collées et boulonnées (brevet déposé) à la coque.



L'Allures 44, doté d'une coque en forme élégante, au ponton à Cherbourg, paré pour un grand voyage en toute sérénité...