

Robertson & Caine, le ch

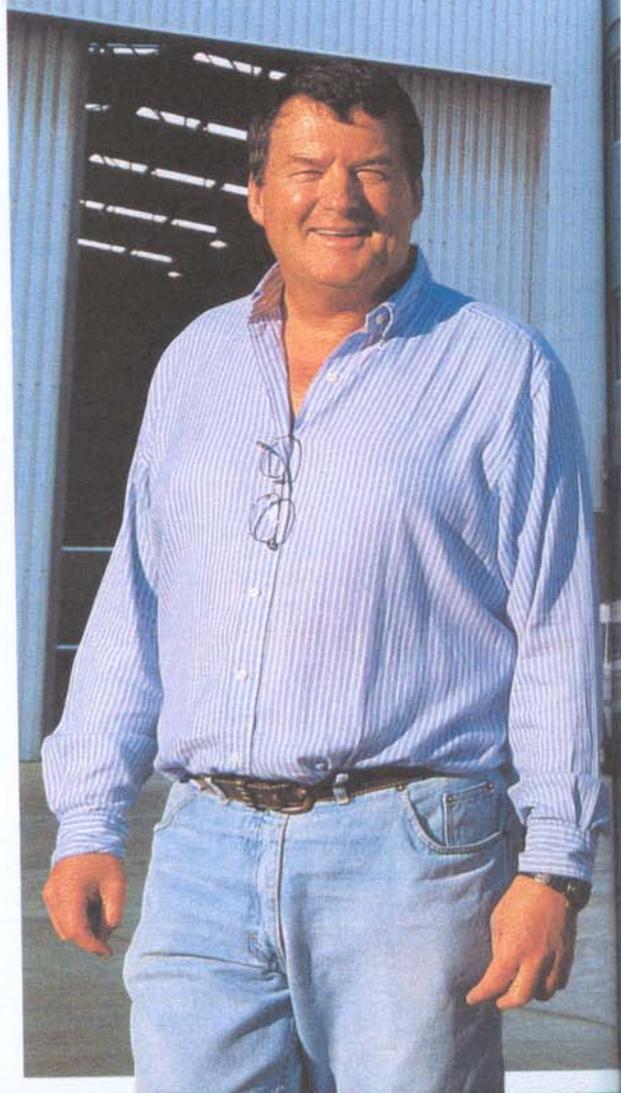
Pour les marins, l'Afrique du Sud c'est le cap de Bonne-Espérance, les Aiguilles et Cape Town, ville étape des courses autour du monde. Mais ce pays possède aussi une grande industrie nautique. Visite du chantier Robertson & Caine, premier constructeur sud-africain de catamarans de plaisance. TEXTES ET PHOTOS DAMIEN BIDAINE.

Si le nom de ce chantier et l'appellation de ses voiliers – les Leopard 43, 47 et 62 – ne vous disent rien, c'est qu'ils sont plus connus chez nous sous les noms de Moorings 4300, 4700 et 6200, les voiliers de location de Moorings. Mais si le développement du chantier sud-africain Robertson & Caine est bel et bien lié à un accord commercial avec la grande société de location américaine, son histoire, au-delà d'un accord commercial, est celle d'une rencontre et d'une amitié. Il faut remonter à 1975. Deux amis, qui ont grandi en Afrique du Sud, John Robertson et Lex Raas, créent un chantier et produisent un petit voilier de course de 25 pieds. Cette expérience éphémère constitue la première collaboration entre le futur directeur de Robertson & Caine et le futur directeur des opérations de Moorings. Alors que Lex Raas travaille dans l'industrie nautique sud-africaine puis française

– il intègre pendant 20 ans le groupe Bénéteau –, John Robertson entame une collaboration avec Jerry Caine (décédé il y a trois ans dans un accident de moto) et réalise plus de 400 unités de plaisance. En 1991, six ans après leur rencontre, ils créent leur propre chantier: Robertson & Caine. L'entreprise se spécialise alors dans des voiliers à l'unité, du 36 pieds de croisière au racer de 70, en carbone. C'est en 1995 que Lex Raas, devenu responsable du développement de nouveaux modèles chez Moorings, fait appel à son ami de trente ans.

Moorings, un client de poids

Dès lors, le chantier Robertson & Caine se consacre entièrement à la construction en série de catamarans de croisière. C'est le début d'une collaboration en quasi-exclusivité avec le loueur américain. Ce dernier participe à la conception des catamarans en →



Naissance d'un Leopard



D'abord, les ouvriers tapissent le moule (ici en vert) de longues bandes de tissu synthétique et les enduisent de résine.



La coque nue, qui a pris place dans la chaîne de production, est inspectée avant de recevoir le moteur.



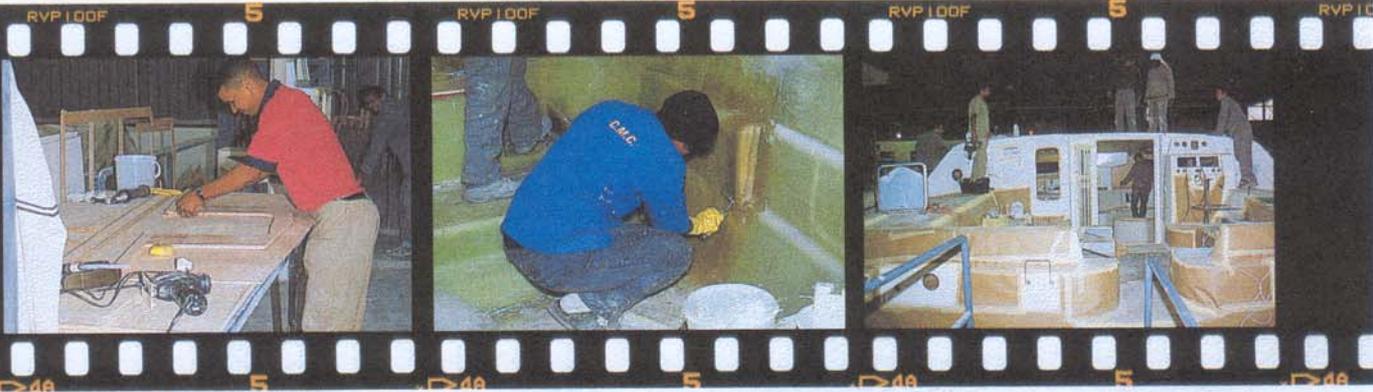
Au fond des coques, des stratificateurs rajoutent les derniers renforts avant la pose du moteur.

antier du bout du monde



John Robertson, le patron, accueille Bateaux dans sa nouvelle usine de Cape Town, qui occupe 8000 m² de locaux couverts.

- Pays: Afrique du Sud
- Usine: 3 hectares à Woodstock, Cape Town
- CA: 15 millions de \$ US/an
- 230 employés
- Production: 150 voiliers/an



A quelques pas, les menuisiers s'affairent à la réalisation des cloisons, aménagements, équipets et autres...

A chaque étape de la production, des ouvriers prennent possession du voilier et y ajoutent les moules secondaires.

Le Léopard 47 a reçu son pont et son rouf. Cockpit, carré, cuisine, cabines... les lieux de vie se dessinent progressivement.

Un Leopard 47, au stade des finitions: l'électroménager et l'instrumentation de navigation sont mis en place.



→ apportant sa connaissance d'une clientèle de plaisanciers attendant des voiliers dotés de caractéristiques spécifiques: hard-top rigide, plateforme de bain, marches de rouf, parasol, etc. Dans un souci d'efficacité, une antenne du chantier sud-africain sera même installée en Floride, à côté du siège de Moorings.

Robertson & Caine produit aujourd'hui à la chaîne deux catas de 43 et 47 pieds, et sur commande leur voilier amiral, le Leopard 62, dans leur nouvelle usine de Cape Town. En 2003, pour répondre à l'expansion de l'entreprise, ils se sont implantés sur un terrain de trois hectares, à quelques minutes du centre ville et du port de Table Bay. Ces nouveaux locaux (8000 m² couverts) autorisent une production annuelle de 150 voiliers grâce à deux chaînes distinctes de production servies par 200 ouvriers. Une troisième ligne de produc-

tion leur sera bientôt adjointe, dédiée à la construction de leur modèle de 40 pieds (lire en pages Nouveautés) qui sera officiellement présenté au Grand Pavois de La Rochelle.

Actuellement, les deux lignes de production permettent indifféremment d'assembler des Leopard 43 ou 47. Seule différence, l'une s'occupe exclusivement des unités vendues à Moorings, alors que la seconde – plus lente – s'occupe des voiliers destinés aux propriétaires. En effet, en 2000, le partenariat établi avec Moorings s'est étendu à la commercialisation mondiale de la production à travers le département Moorings Private Sales.

Une méthode de construction traditionnelle

Quel que soit le modèle, les voiliers Robertson & Caine sont construits de manière traditionnelle en polyester

avec une âme en balsa. Ici, il n'est question ni d'infusion ni d'injection, tout est réalisé à la main. La construction ressemble à un immense puzzle assemblé avec minutie par les ouvriers. Tout débute par la fabrication de la coque sur son moule, en stratifié polyester. Les tissus employés sont multidirectionnels, mais pas tissés. Les ingénieurs préfèrent utiliser des tissus superposés, en couches, ce qui limite les risques de bulles d'air et donc, à long terme, d'osmose.

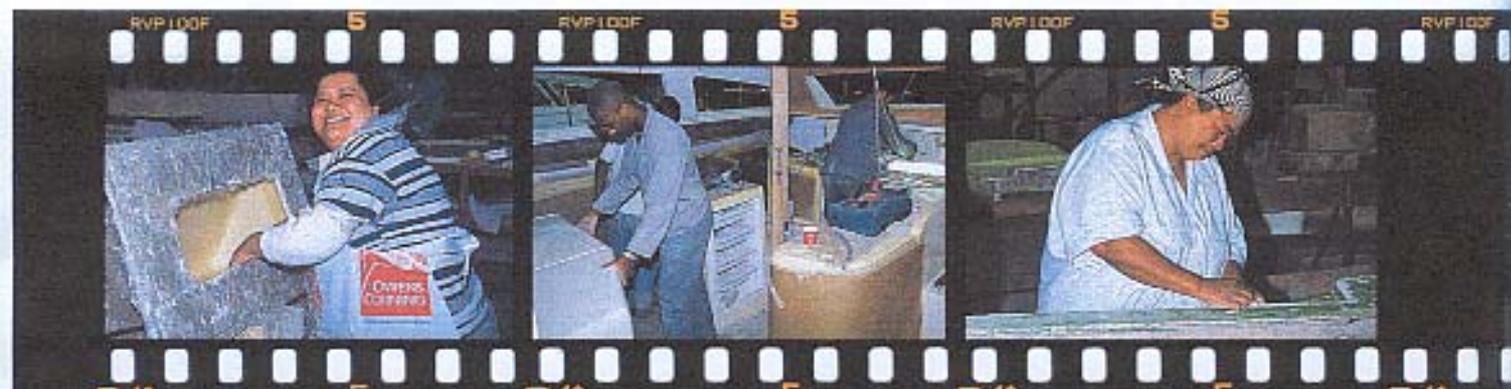
Une fois la coque finie et démoulée, elle entre sur une des deux lignes de production. En cinq à six étapes, les quelque 150 moules qui créent les espaces constituant le voilier vont prendre place: ici un moteur là une cloison, un réservoir, le bloc-douche, puis le pont, la console de barre et les capots. À chaque étape, le futur voilier prend forme et la coque accueille petit à petit ses aménagements.

Les ouvriers travaillant à la chaîne sont la clef de voûte des chantiers sud-africains. Recrutés localement et formés par Robertson & Caine, ils sont payés un tiers moins cher qu'un ouvrier français (entre 3 et 5 € de →

La gamme actuelle

	Leopard 43	Leopard 47	Leopard 62
Architectes	Simonis Voogd Design		
Longueur	12,62 m	14,27 m	18,67 m
Largeur	6,93 m	7,40 m	9,04 m
Tirant d'eau	1,30 m	1,33 m	2,60 m
Déplacement	8630 kg	10170 kg	26000 kg
Voilure au près	114 m ²	124 m ²	206 m ²
Motorisation	40 ch	56 ch	2 x 240 ch
Prix*	349000 €	449000 €	sur commande

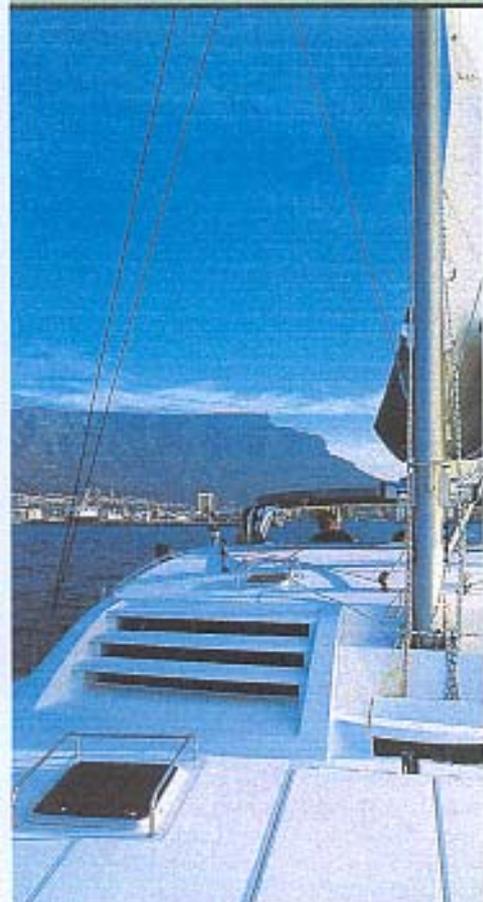
*Prix HT, sur place, tout équipé.
Contact: privatesales@mooringgyachting.net (et voir notre page Adresses.)



Près de 150 pièces secondaires (capot, meuble de cuisine, etc.) sont réalisées sur moule en parallèle de la chaîne.

Après séchage, les éléments qui constituent la cuisine et son bar trouvent leur place dans le carré.

Les ouvrières portent rarement les protections recommandées. Par 30 °C, gants et masques sont plutôt une gêne.



Par petite brise, Le Leopard 47 tourne le dos à la célèbre montagne de la Table.

→ Theure). Les conditions sont bien différentes de celles que nous connaissons en Europe. Pour endurer le moindre recoin du voilier, par exemple, le travail au pinceau se fait avec des protections sommaires, voire inexistantes. Les locaux sont peu ventilés et les odeurs de résine deviennent très rapidement entêtantes. Le chantier a tout de même pris soin d'aménager des espaces conviviaux de détente pour les ouvriers: vaste et agréable réfectoire, jardin avec tables



et barbecue, vestiaires très modernes. C'est donc remplis de sentiments contrastés que nous ressortons du chantier. Certes, les fiches individuelles de présence et les masques de protection en papier semblent archaïques, mais la bonne humeur et la joie de vivre évidente des ouvriers, la pré-

sence de lieux de détente chaleureux et une usine bien propre tranchent indéniablement avec les autres chantiers sud-africains de moindre ampleur. Enfin, l'industrie nautique reste une aubaine financière pour ces employés. C'est en effet l'un de secteurs industriels qui paie le mieux! ■

Un Léopard 43 commandé par un particulier vient de recevoir son pont. Le gros œuvre est terminé, reste à peaufiner les emménagements.

Une industrie nautique florissante

Si 60 000 Sud-Africains pratiquent la voile, c'est pour beaucoup sur des plans d'eau intérieurs. En majeure partie inhospitalières, les côtes limitent le développement de la plaisance. Cependant, le faible coût de la main-d'œuvre et la fin de l'apartheid ont entraîné l'ex-

plosion de l'industrie nautique. De nombreux chantiers de toute taille, installés pour la plupart dans les zones industrielles de Durban – au nord-est du pays – et de Cape Town, au sud, construisent des voiliers, catamarans et monocoques, de qualité variable. Cette production est ex-

portée en quasi-exclusivité en Amérique du Nord et aux Caraïbes. Seuls quelques chantiers commencent à s'intéresser à l'Asie, mais aucun ne s'attaque à la zone européenne déjà saturée, excepté l'unité de production des Dean Catamarans, basée à La Rochelle.



Le pont d'un Leopard 47 attend la pose des principaux organes, avant d'être soudé aux coques.

Trois unités à différents stades de finition se retrouvent côte à côte sur la chaîne de production.

Alex Simonis, l'architecte de tous les catamarans Robertson & Caine, en plein test au large de Cape Town.