

T

CULTURE

Chez Erwin Wurm, l'artiste
qui mène la vie de château

DÉCOUVERTE

L'irrésistible ascension
de la cuisine israélienne

CHAMANISME

Retrouver la paix
intérieure au son
du tambour



Comment l'Eglise
inspire la mode

Filippo Sorcinelli, styliste pontifical

TECH



Sur les eaux, en acajou

PRODUIRE LA QUINTESSENCE DES CANOTS AUTOMOBILES,
À L'UNITÉ ET À LA MAIN: VOILÀ L'AMBITION QUI ANIME PEDRAZZINI DEPUIS
PLUS D'UN SIÈCLE. ENTRE RIGUEUR HELVÉTIQUE ET ESTHÉTIQUE ITALIENNE

par Sébastien Ladermann

Sur l'autoroute qui surplombe le profil sud du lac, à une demi-heure de Zurich, apparaît Bäch. Les bâtiments de la bien nommée Seestrasse se ressemblent et se succèdent. Seul un œil attentif permet d'apercevoir, au niveau du numéro 59, une modeste enseigne au lettrage bleu outremer, apposée sur la façade d'une haute bâtisse. Pedrazzini. Pas un mot de plus.

Un nom dont la simple évocation suffit pourtant à faire briller les yeux des connaisseurs du monde entier. C'est de là que sortent, au compte-gouttes, les bateaux runabout les plus raffinés produits à l'heure actuelle. Destination les Etats-Unis, l'Autriche, la Suède, la France, le Canada ou encore l'Asie. La raison? Les artisans de Pedrazzini disposent de savoir-faire centenaires devenus, au fil du temps, uniques au monde.

100% FAIT MAIN

«Entrez, soyez les bienvenus.» Claudio Pedrazzini, 56 ans dont vingt-cinq passés à la tête de l'entreprise familiale, accueille ses hôtes francophones avec un accent suisse allemand que son patronyme italien ne laisse pas présupposer.

Comme son père, Ferruccio, disparu en 1993, il est natif de la région. C'est son grand-père Augusto qui, en 1906, quitta le lac de Côme pour chercher meilleure fortune ailleurs.

«Le Special»,
modèle amiral
de la marque.

L'aïeul s'installe d'abord près de Zurich avant de fonder, ici même en 1914, le chantier naval qui porte aujourd'hui encore son nom.

Dès le pas de porte franchi, l'odeur omniprésente du bois envahit les narines. «Commençons par le début», propose le maître des lieux avant d'emprunter une série d'escaliers qui mène, quelques étages plus haut, aux combles. Et de poursuivre, malicieusement: «Cela permet ensuite de bien saisir la philosophie qui nous anime.» Les dernières marches gravies, de longues planches brutes apparaissent soudain dans le vaste espace qui sert d'entrepôt. Soigneusement empilées pour ne pas se déformer, épaisses d'une dizaine de centimètres au moins, leurs tranches non rabotées laissent encore, par endroits, apparaître de l'écorce. «Voilà de quoi sont faits nos bateaux», s'exclame Claudio Pedrazzini, sûr de son effet, devant les yeux ébahis de son interlocuteur.

Des tonnes d'acajou, de chêne, de teck et de ronce de noyer notamment – autant de bois aussi précieux qu'onéreux – attendent ici que des mains expertes s'emparent d'eux. Entre ces matériaux bruts et un runabout prêt à être mis à l'eau, réalisés à la main par des artisans hautement spécialisés, 2000 à 4000 heures de travail sont nécessaires.

Scier, raboter, poncer, ajuster, coller, enduire, laquer: toutes les étapes sont réalisées en interne. «Des premières esquisses de la ligne du modèle

à la pose du nom de baptême choisi par le propriétaire, tout se passe ici, hormis le moteur que nous achetons à un fournisseur réputé. C'est essentiel à mes yeux afin de conserver un contrôle total de la qualité du produit final. Il en va de notre réputation, et jamais je ne transigerai là-dessus», précise Claudio Pedrazzini. Excellence, absence totale de concession: voilà qui justifie sans peine des tarifs qui oscillent entre 350 000 et 700 000 francs l'unité.

L'ART DE LA FIBRE DE BOIS

Si, à ses débuts, la marque proposait des barques, bateaux de pêche, voiliers et autres yoles afin de répondre aux besoins du moment, elle ne fabrique plus aujourd'hui que des runabouts. Des canots automobiles non habitables, à moteur intérieur fixe, dont il existe trois modèles. Le Capri, monomoteur de 7,47 mètres, le Vivale et le Special, bimoteurs de respectivement 8,87 et 10,30 mètres.

Inutile de chercher dans les ateliers Pedrazzini une quelconque trace de fibre de carbone ou de titane. On s'attache ici à perpétuer l'art de la construction navale classique, avec le plus haut degré d'exigence envisageable. Le charpentier de marine découpe les membrures dans du chêne massif sur la base de gabarits, sorte de patrons utilisés comme modèles. Les membrures, une fois assemblées, constituent l'ossature du bateau, laissant apparaître alors sa silhouette finale.



Pour border le navire, soit réaliser sa coque, les lattes longitudinales qui relient les membrures accueillent pas moins de trois couches d'acajou. «L'orientation des fibres du bois de chacune d'elles est soigneusement croisée afin d'accroître la résistance mécanique de la muraille, cette partie de la coque épaisse de 13 mm située entre la flottaison et le plat bord», précise notre guide. On comprend mieux alors la nécessité de disposer d'un bois parfaitement rectiligne et long (jusqu'à 11 mètres), longuement séché (quatre ans au minimum) afin d'être stable.

Les fonds, découpés dans du contreplaqué d'acajou réalisé sur mesure, peuvent ensuite être montés, tout comme le pont. La marqueterie qui orne ce dernier ajoute aux essences de bois

déjà utilisées le teck et l'épicéa, la ronce de noyer étant quant à elle réservée à l'ornementation du tableau de bord. Une fois achevée, la coque reçoit pas moins de vingt couches de vernis entre lesquelles un ponçage s'avère nécessaire.

MOHICANS DU XXI^e SIÈCLE

Les artisans – une quinzaine au total, dont quelques apprentis – à l'origine des six à sept unités produites ici chaque année exercent leur savoir-faire dans une ambiance calme et sereine; celle d'un atelier qui se sait être désormais un sanctuaire de la construction navale classique. La recherche technologique n'y a pas sa place, les effets de mode non plus. Seules la rigueur et la minutie permettent de perpétuer au quotidien un luxe raffiné vaguement désuet. Mais

Elégance des lignes et soin apporté aux détails, la signature Pedrazzini.

pour combien de temps encore, sachant que même la mythique marque fondée par Carlo Riva ne fabrique plus, depuis 1996 déjà, de runabout en bois? «Produire en Suisse coûte très cher, évidemment, mais notre marché est une niche et nos produits reconnus internationalement pour leur excellence», reprend Claudio Pedrazzini, confiant.

Il suffit en effet de quelques esthètes fortunés, sensibles au mariage de l'élégance transalpine des lignes et de la qualité de fabrication helvétique pour que perdurent ces savoir-faire exceptionnels. Et que la quatrième génération puisse, demain, poursuivre à son tour la saga familiale engendrée, au début du XX^e siècle, par l'auguste Augusto. ■