

T

portfolio
la secrète beauté
du déchet

reportage
moisson
de sauterelles
en Ouganda

mode
les bimbo
sont de retour

Roman Signer
sacré garnement



Toutes voiles dedans

Dans leur atelier de Vernier, **Nicolas Berthoud** et **Jean-Marc Monnard** conçoivent et confectionnent au millimètre près les toiles destinées à être accrochées aux mâts des bateaux de plaisance ou de compétition

texte et photos: Sébastien Ladermann

L'ambiance, détendue mais studieuse, est rythmée par le cliquetis incessant de puissantes machines à coudre. Leur particularité? Installées à même le sol, elles imposent aux artisans qui les manipulent de prendre place dans une fosse; seule la moitié supérieure de leur corps est visible. Un agencement surprenant, dicté par la taille imposante des pièces confectionnées. Ici, chaque réalisation se compte en dizaines, voire en centaines de mètres carrés et le sol est devenu une immense table de travail.

Avec ses dimensions de cathédrale, la halle industrielle qui abrite les activités d'Europ'sails s'apparente à un temple moderne dédié à Éole. Des matériaux à la pointe de la technologie - kevlar, dacron, dyneema et autres fibres de carbone - y règnent en maître. Une silhouette accroupie se dessine en ombre chinoise derrière un monceau de toile éclairé par un généreux soleil printanier. Teint hâlé, yeux bleu outremer, poignée de main franche: Nicolas Berthoud est un navigateur

chevronné dont l'allure ne ment pas. «Montons à l'étage!» lance le presque sexagénaire.

Un escalier métallique mène à une vaste mezzanine. Flanquée de deux coursives, elle fait penser au pont supérieur d'un navire. Le bureau d'études et un espace cafétéria s'y trouvent, entourés d'échantillons de matières techniques et de voiles en cours d'élaboration. «Avant de concevoir une voile, il y a une étape essentielle: la discussion du programme de navigation avec le client. Elle se déroule parfois autour de cette table, avec un café, ou sur le plan d'eau. Peu importe le lieu, elle doit nous permettre de parfaitement saisir les conditions dans lesquelles la voile sera utilisée et les attentes du navigateur. Sa forme et les matériaux qui la composent diffèrent selon les usages.»

Dompter la matière

Chez Europ'sails, les quelque 350 voiles produites annuellement sont le fruit d'une approche entièrement sur mesure. Pas de catalogue et encore moins de production réalisée à l'avance. Il s'agit ainsi de voiles dites de →

Le sol de l'atelier constitue une immense table de travail sur laquelle chaque artisan se déplace à genoux.





← Nicolas Berthoud, debout dans la fosse qui lui permet de coudre les voiles à même le sol.

↓ De multiples couches de matériaux renforcent les voiles, notamment au point d'amure.

✓ Selon les cas, les différentes pièces composant une voile sont cousues ou collées.



seconde monte pour les bateaux de série, et de première monte pour les embarcations elles-mêmes réalisées sur mesure. En déployant des trésors de savoir-faire, les huit artisans de l'atelier verniolan domptent la matière et accomplissent des miracles. «Classiques, anciens, modernes ou encore de compétition: nous travaillons pour tout type d'embarcation», précise Nicolas Berthoud. Selon le programme de navigation prévu - croisière, régate journalière ou course hauturière - les contraintes et les attentes ne sont pas les mêmes. Cette diversité constitue à la fois la richesse et la complexité de l'activité du maître voilier.

Installé face à deux grands écrans qui affichent la simulation en trois dimensions d'un plan de voileure, Jean-Marc Monnard est concentré. C'est à lui que revient la responsabilité de concevoir et dessiner toutes les voiles estampillées Europ'sails, dont il est - avec Nicolas Berthoud - le coassocié. L'un comme l'autre sont des navigateurs renommés, titrés à de multiples reprises au niveau national et international. Une nécessité à leurs yeux pour exercer ce métier, accompagner au mieux leurs clients et viser l'excellence. «Nous continuons de beaucoup naviguer», précisent-ils en chœur. Pas moins de 160 jours par an pour Nicolas Berthoud. «Comme tout bon artisan, je travaille à mi-temps. Douze heures à l'atelier, douze heures sur l'eau! Ça fait de bonnes journées.»

Retour au rez-de-chaussée. Une fois les plans réalisés, la production peut débuter. Les voiles très complexes sont constituées d'un réseau de multiples fibres - appelé structure - pris en sandwich entre deux supports. Le laminage, sandwich chauffé et pressé afin que ses différents composants ne fassent plus qu'un, est assuré par un prestataire externe.

Pour les voiles plus simples par contre, la matière première - du tissu synthétique fabriqué par des tisserands spécialisés - est découpée en une multitude de morceaux qui seront ensuite réassemblés. «Selon les cas et les matériaux utilisés, on peut coudre ou coller - à froid ou grâce à un instrument à ultrason - les différentes pièces du puzzle.» Cette étape nécessite une très grande rigueur. Dans le cas d'un spinnaker par exemple, cette voile triangulaire déployée en cas de vent arrière, le produit final résulte de l'assemblage de pas moins de 80 pièces différentes.

«Si la tolérance est de l'ordre du millimètre lors de la réalisation, la différence par rapport au plan initial peut alors atteindre 8 centimètres, ce qui est impensable!» s'emporte le maître voilier. «Nous travaillons avec des matériaux de très grande qualité. Néanmoins, il arrive parfois que nous constatons des imperfections. D'où la nécessité d'un contrôle qualité tout au long du processus, de la découpe au montage final, pour respecter scrupuleusement les cotes du plan élaboré par Jean-Marc.» Reste ensuite à monter renforts, œillets, bordures et autres nerfs de chute. Au besoin, des poches de lattes - éléments rigides amovibles - peuvent apporter un surplus de tenue à la voile.

Pour une réalisation simple, comme le génois d'un Surprise [voile disposée à l'avant du mât d'un navire ndlr], il faut compter quinze à vingt-cinq heures de travail, hors conception. La fabrication d'une grand-voile de TF35, catégorie reine des bateaux lémaniques, nécessite quant à elle pas moins de cent soixante heures.

«Un jeu de voiles complet pour un Surprise revient ainsi à 7500 francs environ, alors que pour un TF35, on approche d'un montant à six chiffres.»

Travailler sur les voiles de l'un des bateaux les plus technologiques du monde constitue-t-il pour le spécialiste une forme de laboratoire de recherche et développement? «Pas toujours, malheureusement. Car si notre rôle consiste à concevoir et fabriquer des voiles, les embarcations auxquelles elles sont destinées diffèrent beaucoup. Le TF35 est un bateau, certes, mais il vole grâce à ses foils, sorte d'ailes immergées sous la coque. Par conséquent, le cahier des charges des voiles est très spécifique.»

Apprendre en faisant

La voile achevée, on pourrait s'imaginer que le travail est terminé. Il n'en est rien. «Nous accompagnons nos clients lors de la prise en main de notre matériel. C'est essentiel pour eux, comme pour nous. D'un côté, ils bénéficient de notre savoir-faire en matière de réglages et d'optimisation. De l'autre, nous nous assurons que le produit correspond bien en tout point au souhait initial du client, aux contraintes de son bateau et au programme de navigation prévu.»

Si l'expertise d'Europ'sails, riche de plus de trois décennies d'activité, attire des navigateurs loin à la ronde, la transmission des savoir-faire internes constitue un enjeu de taille. «L'équipe compte huit voiliers accomplis, ce qui fait de nous la plus importante structure de la région. Mais, malgré notre taille, il nous est difficile d'accompagner des jeunes en l'absence d'une filière de formation dédiée à ce métier de niche.»

«L'équipe compte huit voiliers accomplis, ce qui fait de nous la plus importante structure de la région. Mais il nous est difficile d'accompagner des jeunes en l'absence d'une filière de formation dédiée à ce métier de niche»

Nicolas Berthoud

Depuis quelques mois, la fille de Nicolas Berthoud travaille à ses côtés, à la faveur d'une reconversion. «Comme moi, elle se lance au terme de ses études et va ainsi apprendre en faisant. Mais j'aimerais que nous puissions devenir une entreprise formatrice à part entière. Nous bénéficions d'une expertise reconnue, d'un plan d'eau extraordinaire - le Léman - et de courses avec un niveau international. Ces atouts assez uniques doivent nous permettre de préparer au mieux la relève afin d'accompagner, comme nous l'avons fait jusqu'à aujourd'hui, des navigateurs passionnés.»