

UN BOLIDE SUR SON 31

Derrière l'élégance et la simplicité des bateaux bien nés, l'Archambault A 31 dissimule le caractère d'une véritable petite bombe qui depuis trois ans rafle tous les podiums en IRC (International Rule Club). Comme en Formule un, tout est sous le capot. Même le prix. . .

TEXTE EMMANUEL DE TOMA, ILLUSTRATION THIERRY FLORENTIN

Loin de la mer, en plein Poitou, le chantier naval Archambault s'est spécialisé dans les bolides depuis la naissance d'un certain Surprise qui, aujourd'hui, approche à grands pas les 2000 exemplaires. A la barre: Emmanuel Archambault qui, en ce début 2012, peut afficher une certaine sérénité. Le M34 a été choisi pour le Tour de France, le A 35 vient de briller dans la Transquadra, le 31 n'en finit pas de mettre tout le monde d'accord sur les circuits, et la société Onyx est entrée pour 34 % dans le capital. En trois chiffres, le chantier Archambault, c'est aujourd'hui 5 millions de chiffre d'affaires, 95 bateaux par an et 40 salariés. Penchons-nous sur le berceau du A 31, qui naquit il y a trois ans sur la planche à dessin du trio Joubert, Nivelte et Mercier.

D'entrée de jeu, le patron du chantier annonce la couleur, comme pour répondre à la question qui pointe sur toutes les lèvres: « Certains détails qui certes ne sautent pas aux yeux justifient le surcoût de cette unité par rapport à un 31 pieds de grande production. » Pour être clair, ce voilier coûte en effet 25000 euros de plus qu'un Océanis 31. « Tout d'abord, parlons du lest, entame Emmanuel Archambault, qui, sur le A 31, est constitué par une quille en fonte prolongée par un bulbe en plomb. Au prix du plomb, très cher, s'ajoute l'assemblage sur la quille et la finition pour un total de 5000 euros. Si la quille n'était qu'en fonte, cela ne coûterait que 2500 euros. Cet élément fondamental pour la vitesse représente 42,8 % du poids du bateau, alors que le rapport n'est que d'environ

25 % sur un voilier de croisière de même taille. *Avantage: le rappel ainsi obtenu permet de porter plus de toile. Inconvénient: le prix augmente avec la taille du mât, l'échantillonnage des haubans, la puissance des winchs, etc. Tout cela ne se voit pas mais, c'est la clé des performances sur l'eau. »* Où l'on apprend encore qu'à ce surcoût invisible s'ajoutent celui d'un accastillage spécialisé course, comme les poulies Ronstan sur roulements à billes, les winchs Lewmar adaptés à un usage pour le moins musclé et le mât rétreint Z Spar dont on ne saurait se passer entre deux bouées. « Toutes les pièces d'accastillage comme les composants du gréement sont minutieusement sélectionnés en fonction de leur possible contribution à la vitesse du voilier, précise le capitaine du chantier. Seul le moteur est choisi pour son prix. Pour le moment, c'est Nanni qui l'emporte. »

L'art de la sous-traitance

Hormis les voiles, toujours en option dans le monde de la course, le montant de tous les accessoires essentiels (quille, safran, barre, espars, accastillage, gréement courant et dormant, moteur et accessoires) s'élève déjà à 18500 euros. Dans ce domaine, la sous-traitance va bon train. La quille est moulée et assemblée à Nantes chez Lemer, le safran est construit chez Isotop Composites à Marans et les emménagements sont livrés par Navi-Line. Reste l'indispensable: la coque, qui elle est bel et bien made in Archambault. Moulée sous vide en infusion puis doublée d'un contre-moule structurel collé et



*Matière première et composants

- Coque, pont : 8 800 € - 10,09 %
- Aménagements intérieurs : 7 500 € - 8,60 %
- Quille, safran, barre franche : 6 800 € - 7,79 %
- Mature, accastillage de pont, gréement courant : 6 500 € - 7,45 %
- Moteur 14 CV saildrive, accessoires : 5 200 € - 5,96 %

stratifié, elle reçoit tous les emménagements, câblages, moteur et autres éléments de plomberie avant la pose du pont réalisé en injection et pré-équipé de l'accastillage. Tout cela en cinq cents heures de main-d'œuvre pour 21 800 euros. La matière première se résumant à 8800 euros de fibres, résines, fournitures d'électricité et autres.

A ce stade, nous quittons la spécificité du chantier naval pour entrer dans les dépenses de toute entreprise. Les frais généraux répercutés sur un A 31 (9150 euros) couvrent toutes les dépenses de la vie d'une usine (frais de bureau, électricité, chauffage, fournitures, loyers, etc.). Quant aux frais dits

« commerciaux », dont 21500 euros se trouvent dans votre A 31, ils se retrouvent essentiellement dans les frais de distribution. Pour clarifier, les frais commerciaux inclus dans le bateau représentent pour l'essentiel la somme des marges du distributeur et du chantier. « Les 12 distributeurs de l'Hexagone achètent le bateau 13 à 15 % moins cher que le prix public HT (87250 euros). Compte tenu de l'inévitable ristourne octroyée par le vendeur, on imagine qu'il ne fait pas un gros chiffre sur la vente même, précise Emmanuel Archambault, mais il se rattrape sur la vente d'accessoires et options, les voiles, l'électronique, les tauds et autres. » ■