Route du Rhum. 15 millions d’euros pour un bateau ? « Non, ce n’est pas cher »

Comment un bateau de course, au confort plus que spartiate, peut-il coûter des millions d’euros ? Le prix de la main-d’œuvre, des matériaux, les innovations… Détail de la facture avec le chantier vannetais Multiplast, qui a construit 14 des 138 bateaux engagés sur la Route du Rhum à Saint-Malo.

Yann Penfornis, directeur général du chantier nautique Multiplast, devant le dernier bateau de course sorti du chantier, l’Imoca Malizia Sea Explorer du skipper Boris Herrmann. | THOMAS BRÉGARDIS / OUEST-FRANCE

Ouest-France Yann-Armel HUET. Publié le 01/11/2022 à 17h30

Écouter

Entre 15 et 18 millions d’euros. C’est le prix qu’il faut débourser pour construire un Ultim, ces géants des mers, avec lesquels huit skippers s’apprêtent à prendre le large pour la Route du Rhum, à Saint-Malo.

Le prix de dix châteaux

15 millions d’euros ? De quoi s’acheter entre 10 et 15 châteaux ou 5 ou 6 villas à Dinard, 90 voiliers de croisière, plus de 70 Ferrari, ou encore faire près d’un millier de voyages autour du monde.

Cher le bateau ? « **La question c'est plutôt pourquoi ils coûtent si peu chers »,** rétorque Yann Penfornis, directeur général associé de Multiplast, basé à Vannes, un des trois grands chantiers nautiques français capables de construire ces Rolls-Royce des océans, avec CDK (Lorient et Port-la-Forêt) et MerConcept (l'écurie de François Gabart, basée à Concarneau).

« **On dit souvent qu'un bateau de course, ça coûte 1 000 € le kilo** (et ils font plusieurs tonnes) **»,** ajoute Dominique Dubois, ancien président du groupe Carboman (dont Multiplast est une filiale), en filant la comparaison avec le prix des joueurs de foot.

« C'est un investissement. Mais un investissement durable. Ces bateaux durent. 15 ans après, ils courent encore des courses. Ils ont deux ou trois vies avec différents noms. »

L'Ultim Gitana 17 du skipper Charles Caudrelier a été fabriqué de A à Z par le chantier nautique vannetais Multiplast. | THOMAS BREGARDIS / OUEST-FRANCE

Un Imoca, c'est 35 000 heures de travail

Qu'est-ce qui explique ce prix ? « **D'abord, la main-d'œuvre, qui représente 60 % du coût,** assure Yann Performis. **Un Imoca, c'est 35 000 heures de travail. Un Ultim, comme Gitana, 140 000 heures. À 1 € la minute en France, faites le calcul. »**

Les études préalables qui tiennent compte de la morphologie du skipper ou de la skippeuse, le dossier de plan avec les architectes (**« comptez trois architectes pour un Imoca, sans oublier les deux architectes du team »**), l'ingénierie, puis les heures d'ateliers avec deux équipes de 7 à 8 personnes… Étape après étape, la facture monte vite.

« La construction d'un Ultim nécessite environ 60 personnes pendant un an et demi, celle d'un Imoca une vingtaine de personnes pendant un an », poursuit Yann Perfornis.

« Gagner quelques kilos… sur un poids total de 8 tonnes ! »

« Ce sont des bateaux très pointus, insiste Dominique Dubois. **On va chercher à gagner quelques kilos… sur un poids total de 8 tonnes ! »** Ce qui explique aussi pourquoi, malgré leur luxe, ces bolides restent d'un confort plus que sommaire (pas de toilettes, pas de douche…).

À cela s'ajoutent la facture énergétique (**« 250 000 € chez nous à l'année »**) et les matériaux (« **le carbone est à 120 € le kilo »)**, qu'il faut aller chercher, contrôler, stocker… Encore un coût.

Fabriquer en série pour réduire la facture ?

Comment réduire la facture ? La fabrication en série est une piste. **« Un bateau, c'est beaucoup de boulot. C'est même malheureux de n'en faire qu'un à chaque fois quand on voit tout ce travail »,** appuie Dominique Dubois.

En 2012, Multiplast a ainsi fabriqué sept trimarans identiques, les MOD70. **« Ainsi, on paie l'architecte et les moules une fois. Une bonne solution quand la course est en monotype »,** estime Yann Penfornis.

Mais fabriquer les bateaux dans le même moule est une solution difficile à mettre en place sur la route du Rhum, avec 6 classes différentes (Ultim, Ocean fifty, Imoca, etc). La série a aussi **« un inconvénient : ça bloque la créativité et l'innovation »,** souligne Yann Performis.

Or, les innovations des bateaux se retrouvent ailleurs… Multiplast développe ainsi son savoir-faire des matériaux composites dans l'aéronautique (en construisant les fuselages de fusées et des avions électriques, ainsi que des dérives de dirigeables), dans les radars, les sonars, des bateaux taxis sur foils, des mats pour Neoline, le futur cargo à voile des chantiers de l'Atlantique (**« chaque mat fait 20 tonnes, soit le poids de 7 Imoca »**), et même des dômes pour la cathédrale orthodoxe de Villemomble, sans oublier des éoliennes…

Multiplast conçoit aussi les mats pour Neoline, le futur cargo à voile des chantiers de l'Atlantique : « Chaque mat fait 20 tonnes, soit le poids de 7 Imoca. » | NEOLINER – SOLID SAIL 2022 COPYRIGHT : NEOLINE/MAURIC/NEOPOLIA/CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE

« Pas de championnat du monde des constructeurs »

Quatorze (dont 4 Ultims) des 138 bateaux engagés sur la Route du Rhum ont été construits de A à Z par Multiplast. L'entreprise a également participé à la construction de six autres bateaux (dont trois autres Ultims).

« Dommage, il n'y a pas de championnat du monde des constructeurs », s'amuse Yann Penfornis.

UPPM revue de presse