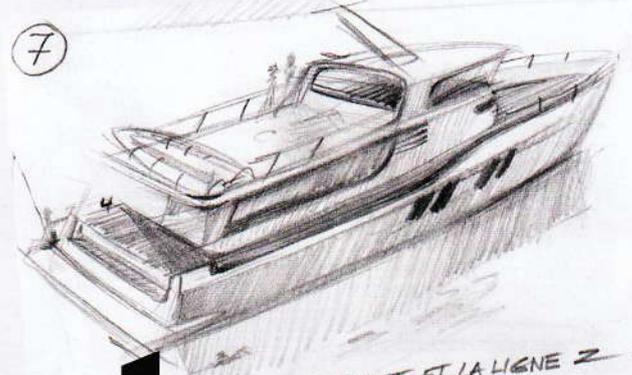




# Genèse d'un trawler



UN NEZ RE...  
UN PEU MASSIF  
C'ÉTAIT UN CHIEN... un bosu ? (plutôt remu...)  
DES LIGNES SIMPLES, SANS CHI-CHI...  
...MAIS PAS SANS ST...

Connu pour ses mythiques voiliers de voyage en aluminium, le chantier normand Garcia réalise son premier yacht à moteur, le GT 54, un trawler transocéanique économe, design et confortable. Retour sur la genèse d'un projet d'envergure et rencontre avec ses principaux intervenants.

Texte et photos Olivier Voituriez



À la fin janvier, le travail de chaudronnerie de l'imposante coque en aluminium est pratiquement terminé.

RAYON PLUS GENE REUX POUR ASSURER QU'UN DES 2 RAYONS SOIT DOMINANT

PETITS RAYONS POUR EVITER SIGNES DE FAIBLESSES

AGRANDIR RAYON POUR PLUS DE SOUPLESSE - RAYON LE + IMPORTANT DANS LE CARACTERE GLOBAL

CARRE REHAUSSEE POUR AMELIORER PROPORTIONS

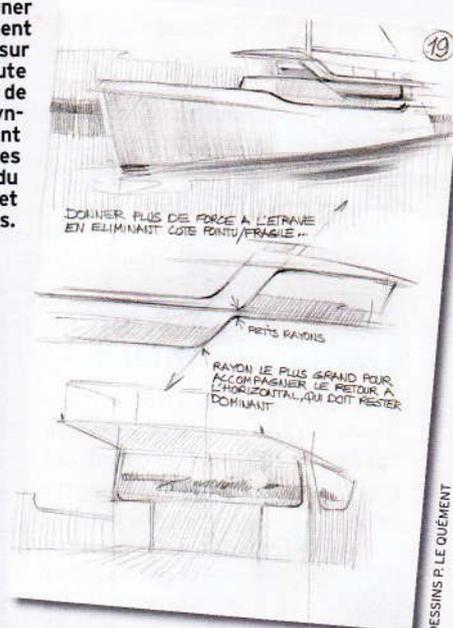
Souvent les grands projets naissent de rencontres... À l'exemple du GT 54, issu des liens tissés entre Jean-Louis Garcia et Stéphan Constance. Lorsque ce dernier fonde à Cherbourg, en 2003, le chantier Allures, c'est pour répondre à une double attente : créer des bateaux qui lui correspondent et tenter sa propre aventure industrielle.

## Un projet né d'une rencontre

Sa solide formation (École Centrale), étayée par son expérience professionnelle acquise au sein du Boston Consulting Group (B.C.G.), l'a rompu aux arcanes du conseil, du management et de la finance internationale. Doté d'un tel bagage, son objectif est désormais d'entreprendre. Avec son associé Xavier Desmaret (ils ont suivi tous deux le même parcours), S. Constance se lance dans la fabrication en série de voiliers hauturiers d'un nouveau genre : coque en aluminium, mais pont

et superstructures en composite. Cette combinaison aussi originale qu'iconoclaste fait hurler au (jeune) loup les puristes. Elle s'avère judicieuse. L'offre est adaptée aux exigences nouvelles des navigateurs. Les bateaux plaisent, une gamme est lancée. Chaque année, le chantier Allures double son chiffre d'affaires. En 2007, Constance reprend Outremer, spécialiste des catamarans de voyage, toujours en aluminium. Les deux marques sont regroupées au sein de Grand Large Yachting, qui rachète en 2010 le chantier Garcia. Un nouveau pari plutôt gonflé, mais avec une idée précise en tête... Jean-Louis Garcia a un tout autre profil, plus typé «terrain». En 1974, il fonde avec son frère Jean-Pierre le chantier éponyme, à Condé-sur-Noireau, dans le Calvados. Pendant plus de trente ans, Garcia va fabriquer des grands voiliers de voyage, tout en aluminium. Soit près de 300 au total. Des bateaux construits à l'unité, mais aux prodigieux états de service : courses au large ou croisières autour du monde de rigueur. En 2005, Jean-Louis

Le designer P. le Quément a élaboré sur carnet toute une série de croquis synthétisant les lignes de force du bateau et ses liaisons.



Garcia cède son chantier. Juste avant la crise... Décidément, le vieux loup de mer a du flair. Garcia et Constance se connaissent, s'apprécient. Au moment de fonder Allures, l'ingénieur a demandé l'avis du vieux briscard sur son concept alu/composite. Le Grand Manitou a trouvé l'idée bonne, alors... En 2010, Constance ▶

UN PETIT  
PLUS RAIDE

RAYON PLUS SERRE POUR  
ACCENTUER, PAR CONTRASTE,  
CELUI DU BAS

CARRE CHUTE LÉGEREMENT  
PLUS..

COURBE PLUS TENDUE

NEZ MOINS ROND ?

Sur le dessin de la silhouette sont retravaillées les lignes directrices de ce bateau à forte personnalité. Élégance, modernité et intemporalité s'imposent.



► est aux commandes du chantier Garcia. Depuis le départ de Jean-Louis, la marque a souffert. Deux repreneurs s'y sont cassé les dents avant lui. Pour relancer l'outil de production, la stratégie est d'ouvrir à côté du voilier alu un nouveau marché, celui du bateau de voyage à moteur. L'avenir !

## Pas n'importe quel trawler : le mien !

Contacté, Jean-Louis trouve l'idée d'autant plus excellente que cela fait des années qu'il veut construire un trawler... Et pas n'importe lequel : le sien ! Ses idées personnelles, sa vision précise sont proches de celles développées par Stéphan Constance. Ils partagent les mêmes valeurs, fondées sur l'art de vivre (et de voyager). Une même volonté de revenir au concept d'origine du trawler, un transocéanique aux lignes solides inspirées des unités de travail. Un bateau dur à la tâche, mais pas seulement. Il faut aussi qu'il soit un bel objet, facile à vivre, avec des aménagements intérieurs sophistiqués. Un baroudeur, certes, mais au design moderne, avec à bord tout le confort et la technologie contemporaine. Stéphan Constance et Jean-Louis Garcia scellent leur accord au Nautic de Paris 2010. Le projet est lancé. Ils s'entendent pour former une équipe de choc, aux talents multiples. Que des pointures ! Pour le dessin de la carène et le choix de la propulsion, les calculs de Guy Saillard serviront de bible technique. L'architecte breton a toujours à



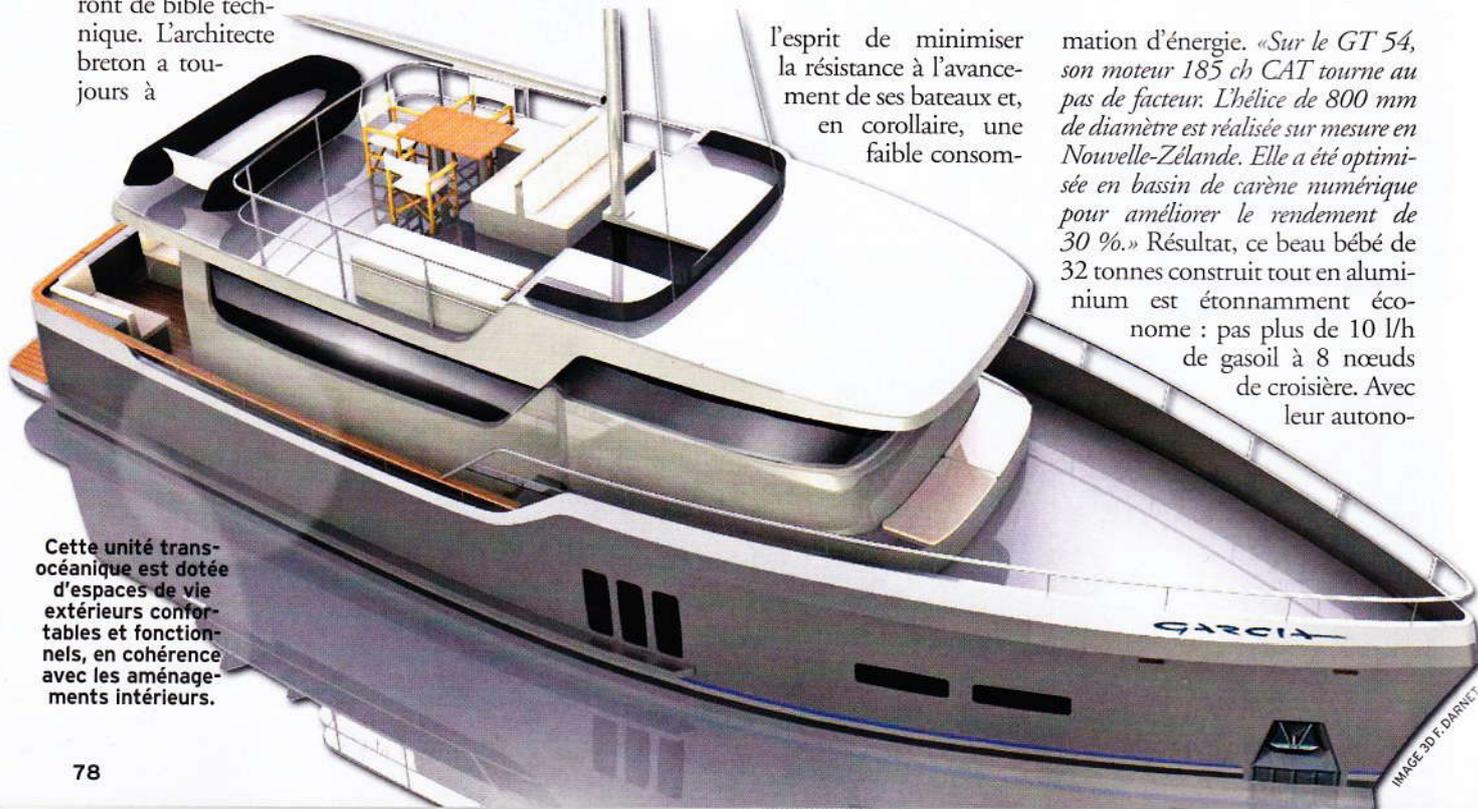
Dans le chantier de Condé-sur-Noireau, la carène est composée de tôles d'aluminium de 8 et 6 mm, qui attendent d'être sablées.

La décoration intérieure offre des teintes douces : parois de chêne clair, vaigrages couleur crème et plancher en wengé.

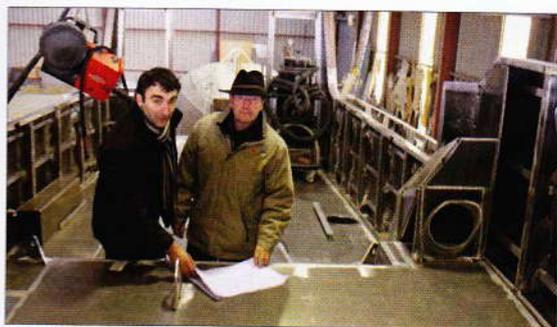


l'esprit de minimiser la résistance à l'avancement de ses bateaux et, en corollaire, une faible consom-

mation d'énergie. «Sur le GT 54, son moteur 185 ch CAT tourne au pas de facteur. L'hélice de 800 mm de diamètre est réalisée sur mesure en Nouvelle-Zélande. Elle a été optimisée en bassin de carène numérique pour améliorer le rendement de 30 %.» Résultat, ce beau bébé de 32 tonnes construit tout en aluminium est étonnamment économe : pas plus de 10 l/h de gasoil à 8 nœuds de croisière. Avec leur auto-

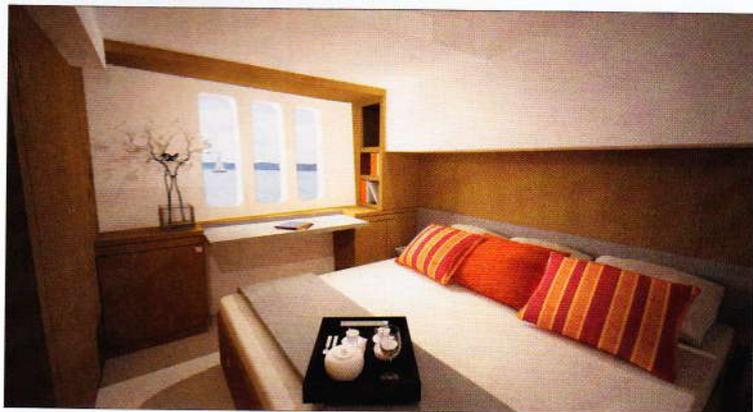


Cette unité transocéanique est dotée d'espaces de vie extérieurs confortables et fonctionnels, en cohérence avec les aménagements intérieurs.



Sur le pont ! Le responsable du site, Antonio Costa, fait le point avec le futur propriétaire du bateau, Jean-Louis Garcia.

Dans le carré, les soudeurs s'affairent sur les pièces de finition. Un véritable travail d'orfèvre... au chalumeau.



mie de 4 000 milles à la clé. La coque épaisse (bordé en tôles de 8 mm dans les fonds et 6 mm en hauteur) est prévue pour pousser de la glace. Le pont – tôles d'aluminium de 5 mm – sera recouvert de teck synthétique, tandis que les superstructures – 4 mm – seront peintes. Deux quillons antiroulis, un compartiment moteur centré (1/3 du poids du bateau), une quille longue et un lest de 3,5 tonnes assureront la stabilité et l'équilibre du bateau. Réputé pour ses voiliers, le chantier Garcia n'a pas négligé d'équiper d'un gréement son premier trawler à moteur. *«Grand voile, génois et tape-cul déployés, permettront de filer cinq nœuds par vent favorable et d'économiser 3 à 4 litres/heure, souligne l'architecte. Au mouillage, le gréement assurera également une aide à la stabilisation.»* Autre chose : que ceux que la mono-

C'est sur cette forme en bois et métal qu'ont été élaborées les lises et les membrures du bordé de la carène.

Par sa décoration moderne et sa clarté, la cabine centrale du propriétaire n'a rien à envier aux plus beaux yachts actuels.



motorisation inquiète se rassurent, l'installation d'un moteur de secours est au catalogue. La silhouette très typique du GT 54 est ►

## Le casting du Garcia 54

— **Stéphan Constance** *Le boss* —

Très enthousiaste, le jeune patron de Grand Large Yachting voit, avec le GT 54, se réaliser un projet mûri durant de longues années. *«Nous revenons aux fondamentaux du trawler. En revisitant le concept, nous le repensons. Le GT 54 est un bateau solide, économe, autonome, mais également doté d'un design, d'une technologie et d'un confort très contemporains.»*



— **Jean-Louis Garcia** *Le mentor* —

Après avoir construit 300 voiliers de course et de croisière, le fondateur du chantier éponyme reprend du service pour le plus beau des projets : fabriquer son propre bateau. En nautisme comme ailleurs, l'homme a des idées très arrêtées : *«Je voulais la Canonnière du Yang-Tse, pas un promène-couillon !»*



— **Guy Saillard** *L'architecte* —

Maître incontesté des carènes hauturières optimisées, ce défenseur de l'environnement prône une plaisance économe et responsable. Ses calculs savants améliorent les rendements et garantissent une faible consommation d'énergie. *«À quoi cela sert-il de consommer du gasoil pour transporter du gasoil ?»*



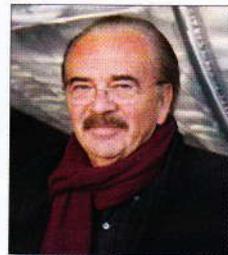
— **Franck Darnet** *Le designer* —

À la tête de sa propre agence depuis douze ans, le designer nantais a collaboré avec les grands noms du yachting. C'est lui qui a conçu les aménagements intérieurs fluides, clairs et contemporains du GT 54. *«La vision panoramique est ici privilégiée. Dans un bateau, il faut pouvoir voir la mer partout !»*



— **Patrick Le Quément** *L'expert* —

La silhouette solide et sophistiquée du GT 54 est due au coup de crayon très sûr de l'ex-directeur du design industriel de Renault, nommé six fois Designer Européen de l'année. *«Nous avons privilégié une silhouette aux formes simples, cohérentes, avec des traitements originaux : double Z des ouvertures et du pont, retour de pavois...»*





Les ouvertures multiples garantissent une vision panoramique permanente. Ce «flux visuel» est un leitmotiv du travail des designers.

► L'œuvre du coup de crayon de Patrick le Quément. Ce pont de design industriel automobile a pu, au cours de ce projet, assouvir – enfin – son attirance pour le bateau. Il conçoit des formes simples, cohérentes, originales.

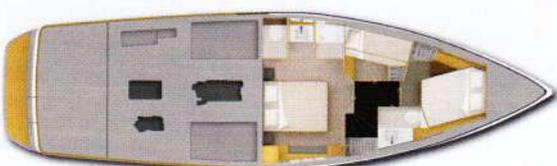
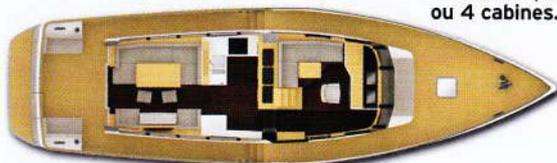
### Établir les mots clés du bateau

La silhouette se démarque par un double Z : celui des ouvertures teintées de la liaison entre le carré et la timonerie surélevée, parallèle au décrochement du pont à teugue. Pour éviter une impression de fragilité, le plat-bord du cockpit arrière est rehaussé. Le retour de pavois de la proue et son nez coupé renforcent son aspect bateau typé grand large. Et comme sur un chalutier, l'ancre est à poste à flanc de bordé. Ici de nouveau, l'esthétique rejoint encore une fois la technique. «Les opérations de mouillage se commandent depuis la timonerie. Avec ses deux propulseurs d'étrave (un à l'avant, l'autre à l'arrière), c'est un bateau facile à manœuvrer en équipage réduit»,

La timonerie surélevée est pourvue d'un coin salon, qui permet au pilote de ne pas rester seul lors des longues traversées. Un accès mène au fly.



Le GT 54 n°1 sera pourvu de 2 cabines et 2 salles d'eau. Les modèles suivants seront proposés en versions 2, 3 ou 4 cabines.



assure J.-L. Garcia, son prochain propriétaire. À l'exception du pavois, la carène n'est pas peinte. Preuve visible de la maîtrise des chaudronniers du chantier, les solides bordés de métal ne demanderont pas d'entretien régulier et coûteux. «On a tous travaillé ensemble pour établir les mots clés du bateau, et ne pas en dévier», souligne Patrick le Quément. Chaque mois, les intervenants se retrouvent au chantier pour des réunions plénières. Lors de la visite de Neptune le 31 janvier, la «dream team» venait – entre autres – de s'accorder sur les propositions du designer nautique nantais Franck Darnet concernant les boiseries de cet intérieur très contemporain. Images 3D à l'appui, c'est le chêne clair qui a été retenu pour les parois. Le plancher sera en wengé. La clarté est partout privilégiée dans ce bateau ouvert sur l'extérieur, grâce aux grands vitrages tant dans

#### CARACTÉRISTIQUES

Longueur	16,50 m
Largeur	4,90 m
Tirant d'eau	1,68 m
Déplacement léger	26 t
Déplacement en charge	32 t
Puissance	185 ch
Capacité gasoil	5 200 l
Capacité eau	740 l
Vitesse max	10,5 nœuds
Vitesse de croisière	8 nœuds
Autonomie	4 000 milles
Catégorie	A
Nb de cabines	2/3/4
Nb de couchages	6/8/9
Prix estimé	1 000 000 € HT avec 185 ch CAT

#### CONTACT

Constructeur Garcia Yachting (Condé-sur-Noireau, 14)  
 Groupe Grand Large Yachting (Tourlaville, 50)  
 Contact [www.glyachting.com](http://www.glyachting.com) et [www.garcia-bateaux.com](http://www.garcia-bateaux.com)

le carré panoramique que dans les cabines à larges ouvertures. «La vision est essentielle. L'idée, sur un bateau, c'est de voir la mer de partout», commente le styliste des yachts. La circulation est très libre entre le beau carré au canapé convertible et la timonerie surélevée.



Les membres de l'équipe de production du chantier Garcia posent devant la proue étincillante du GT 54.

à décliner. Nous avons déjà dessiné la ligne d'un 22 mètres, et c'est pas mal...» Lors de notre visite, la chaudronnerie de la coque et les superstructures du GT 54 étaient en cours de finition. Sous la houlette de Jean-Louis Garcia et d'Antonio Costa (le responsable du site), les sept chaudronniers du chantier ont jusqu'au 29 février pour faire les ultimes soudures et redresser les dernières tôles.

### Un lancement prévu pour l'été

À cette date, le trawler sera transporté à Cherbourg, chez Allures, pour les aménagements et la motorisation. Il doit être mis à l'eau là-bas cet été, puis éprouvé par son père fondateur lors de navigations musclées dans le raz Blanchard puis «au nord, du côté du froid...» Il devrait ensuite répondre présent au prochain salon de Cannes, avant de gagner l'Amérique pour montrer son beau museau à Fort Lauderdale puis à Miami. D'ici là, Neptune aura bien entendu fait en mer l'essai de cet athlète endurant et raffiné ! ■



Les plaques d'aluminium arrivent prédécoupées au chantier mais nécessitent souvent un petit travail de rectification.

vée de deux marches. Le pont inférieur, de plain-pied, accueille au choix 2, 3 ou 4 cabines. L'actuelle version offre deux cabines, avec la somptueuse suite du propriétaire placée au centre du bateau et une cabine double en pointe avant. «Notre objectif n'est pas de réaliser uniquement le bateau de Jean-Louis, mais de lancer une nouvelle ligne d'unités, puis d'en développer la gamme, explique Stéphane Constance. Même si celles-ci restent

des produits de niche, nous aimons à terme lancer quatre bateaux par an. Nous voulons séduire deux types de navigateurs : les voilés, qui ne veulent plus tirer sur des ficelles, ainsi que les repentis du bateau à moteur rapide, gourmand, au programme restreint aux seules mers sages. Le modèle suivant sera-t-il plus petit ou plus grand ? La question reste ouverte pour le moment. Nos codes visuels sont forts. Ils développent une identité marquée, facile