

Quel est le dénominateur commun entre un monocoque capable de briser la banquise et un voilier de croisière luxueux destiné à naviguer dans les Caraïbes ?

Deux navires d'exception

restauration

Aussi incroyable que cela puisse paraître la réponse est « Villeneuve-la-Garenne ». Il s'agit respectivement de l'Antartica et du Ponant. Ces deux bateaux sont sortis des chantiers de la Société Française de Construction Navale en 1989 et 1990. À l'origine, les « Chantiers franco-belges » qui se sont installés à Villeneuve en 1918, se consacraient à la construction de péniches et de navires de la marine militaire. Cette double casquette leur a permis de résister aux diverses crises de la batellerie. Les chantiers sont ensuite devenus la Société Française de Construction Navale et se sont spécialisés dans la construction de voiliers.

L'Antartica ou la goélette polaire
L'Antartica, construit à l'initiative de l'explorateur Jean-Louis Etienne, constituait la première réalisation de la SFCN



en matière de voilier. Ce bateau de près de 36 mètres de long servit de camp de base à l'expédition Transantartica qui parcourut 6 300 kilomètres dans la banquise durant 7 mois. La structure spécifique en aluminium de la goélette lui permit de résister aux pressions de la glace en mouvement et aux basses températures. « C'était notre premier voilier. À la SFCN, nous étions jusque-là spécialisés dans les péniches et les navires de guerre. En abordant de plain-pied la conception de ce type de bateau, notre chantier a pris le bon

vent* », expliquait Jeanne-Marie Baudron, le PDG de la société. Mis à l'eau le 22 avril 1989, l'Antartica partait pour plus de 15 années de navigation dans les régions polaires. Jusqu'en 1995 le bateau servit aux explorations de Jean-Louis Etienne. Sir Peter Blake, célèbre marin néo-zélandais, a ensuite pris le relais en rebaptisant le bateau Seamaster et il devint un instrument de défense de l'environnement sur le thème de l'eau. En novembre 2003 le voilier change de main une nouvelle fois, et c'est Etienne Bourgois, chef de l'entreprise Agnès b, qui s'y colle. L'Antartica devient alors le Tara. Le projet « Tara expéditions » est ainsi lancé depuis 2007. L'expédition, dans le cadre de l'année polaire Internationale 2007, passera deux ans à la dérive en Arctique afin d'étudier et comprendre les phénomènes de changements climatiques des hautes latitudes.



historique

Villeneuve et la batellerie

1880 : les établissements Rarchaert s'installent à Villeneuve. Ils sont spécialisés dans la construction et la réparation de bateaux de tous types.

1898 : Chantiers navals du Nord et les chantiers Vandenbossche

1918 : Chantiers navals franco-belges. Ces chantiers construisent les péniches pour l'exposition des Arts décoratifs de 1925. Ils lancent le premier convoi poussé fluvial d'Europe. Reconvertis en Chantiers navals de haute mer, ils assemblent 100 remorqueurs de pleine mer, de 80 à 1 500 ch. Le successeur des Chantiers navals franco-belges, la Société française de construction navale, cesse ses activités en 1992, pour renaître à Lorient. La construction navale disparaît ainsi de Villeneuve. Mais la friche industrielle laisse place à un ambitieux programme immobilier, la ZAC Villerenne. Subsistent encore à Villeneuve des activités de réparation et d'aménagement de péniches (les Chantiers Van Praet et Vandenbossche) et l'entreprise Teurnier, spécialisée dans le renflouement des bateaux avec des scaphandriers à l'ancienne.





La remise à flot de l'Antartica

“Ces deux bateaux sont sortis des chantiers de la Société Française de Construction Navale en 1989 et 1990. À l’origine les « Chantiers franco-belges sont ensuite devenus la Société Française de Construction Navale et se sont spécialisés dans la construction de voiliers”.

Le Ponant ou le plus grand voilier de croisière au monde

Forte de l'expérience acquise lors de la conception de l'Antartica, la SFCN entreprit la construction du Ponant pour le compte de la Compagnie des Iles du Ponant. Ce trois-mâts de 88 mètres de long est l'un des plus grands voiliers de croisière jamais construits en France. À l'inverse du voilier polaire, ce bateau de croisière de luxe se destinait à croiser dans les eaux transparentes des Caraïbes. Un chantier qui nécessita l'aide de plus de cent ouvriers pendant dix-huit mois. « Ça ne dure pas assez longtemps! ** », s'écriait un ouvrier du chantier en regardant le Ponant filer dans la Seine le 20 novembre 1990, jour de son inauguration. Cette nostalgie était le résultat d'un travail acharné sur un bateau d'exception. Trois mâts de 47 mètres de haut, 1 500 mètres carrés de voilure, pont en bois de teck de Birmanie, 32 cabines. Il peut accueillir 70 passagers et 30 hommes d'équipages. Et à bateau de luxe, parrain et marraine de luxe, le navigateur Marc Pajot et la championne de planche à voile Jenna de Rosnay. « Ce bateau c'est le mariage de la technologie, du confort et de l'esthétique ** », faisait remarquer Marc Pajot. Et si le Ponant est devenu le fleuron de la flotte française de croisière, la SFCN n'aura pas tenu longtemps dans sa reconversion dans la construction de voiliers : en juillet 1991, les portes des chantiers se sont fermées.

Mais Villeneuve ne met pas fin à la tradition de batellerie, aujourd'hui encore les chantiers Van Praet, Vandebossche et Teurnier font la fierté de la cité navale en matière de réparation et d'aménagements de péniches et de renflouement de bateaux. ■ AD

* 92Express - Numéro 16 - novembre 1990.

** 2 Le Parisien - jeudi 29 novembre 1990.

trois questions

à...



Jean-Louis Etienne, médecin explorateur, premier homme à atteindre le pôle Nord en solitaire

À l'initiative de la construction de l'Antartica dans les anciens chantiers de la SFCN, Jean-Louis Etienne a répondu à nos questions.

Pourquoi avoir choisi Villeneuve pour la réalisation de l'Antartica ?

Je garde un très bon souvenir de ce chantier, notamment par l'accueil de Jeanne-Marie Baudron, présidente de la SFCN. Son dynamisme nous a permis de travailler dans les meilleures conditions. Nos bureaux de travail se situaient à Paris, la proximité de Villeneuve était un facteur de choix. Par ailleurs le bateau pouvait descendre la Seine jusqu'à la mer, un détail qui avait son importance. Le cahier des charges était techniquement très difficile à réaliser. Nos architectes travaillaient sur la partie calcul des structures et des formes du bateau. De son côté, le cabinet de la SFCN dessinait la réalisation. Un vrai travail d'équipe !

En quoi l'Antartica est un bateau d'exception ?

Ce bateau a été conçu pour évoluer en milieu hostile tel que le pôle nord. Il nous servait de bateau d'assistance lors de notre expédition en Antarctique. Il fallait donc construire la coque avec des matériaux spécifiques. Le recours à la tôle en aluminium d'une épaisseur de 16 mm était une première. Tout dans la conception de ce dériveur, le plus grand au monde lors de sa construction, était novateur. C'était un prototype. Nous avons créé un bateau tout terrain, ou « toute mer », indestructible avec lequel nous avons navigué pendant plus de 10 ans ! Aujourd'hui encore, sous le nom de Tara, il parcourt la banquise, le pari est donc réussi !

Quels sont vos projets ?

Dans le cadre de l'année polaire 2007-2008 nous préparons une nouvelle expédition, la « Totale Pole Airship ». L'objectif est de mesurer l'épaisseur de la banquise qui recouvre l'Océan Arctique. Pour cela nous allons nous déplacer dans un dirigeable équipé d'un appareil qui enregistre l'épaisseur de la glace de mer. Le départ est prévu le 1^{er} mars 2008 de Paris.