

Sunreef Yachts

Super-catas à la carte

Créé il y a tout juste trois ans sur les quais de Gdansk, Sunreef explose aujourd'hui dans le secteur international du cata de grand luxe. A la passerelle, le père et le fils, deux entrepreneurs audacieux, et un équipage de 162 personnes.

TEXTE ET PHOTOS JACQUES ANGLÈS

C'est sous la chape plombée d'un ciel de décembre où voltigent quelques flocons que je découvre Gdansk et le chantier Sunreef. A quatre heures de l'après-midi, le crépuscule s'avance sur l'immense port qui borde la Vistule, ponctué par les fantômes métalliques des grandes grues et par les vieux docks de briques rouges aux verrières délabrées, ultimes témoins de ce qui fut un des plus grands chantiers navals du monde. Dominant ce décor, l'altière tour forgée, ornée de trois ancres, commémore la révolte de Solidarność, née ici pour conduire en 1980 à la libération du joug communiste. C'est sur ces quais que les Lapp père et fils ont ancré Sunreef Yachts en 2002, perpétuant à leur manière la tradition navale locale.

Un pari osé pour ces deux gaillards qui, il y a quelques années, ne connaissaient pratiquement rien au ba-

teau. Pari déjà gagné : dès sa troisième année, Sunreef tourne à plein régime, avec plus de 160 personnes, une image internationale et, surtout, un carnet de commande de deux bonnes années.

Un bureau d'études de 32 personnes!

Première visite : le bureau d'études, vrai centre nerveux du chantier, à l'étage d'un des quatre halls totalisant 6000 m² couverts, en attendant l'an prochain la construction du nouveau bâtiment de 7000 m². Quelle n'est pas ma surprise de découvrir une vaste salle toute blanche avec vue sur les quais, où 32 personnes s'affairent dans une ambiance studieuse : Polonais et Français, la « matière grise » de la maison. Il y a là des architectes navals, des ingénieurs, des dessinateurs, des stylistes, des informaticiens, des spécialistes de l'électronique... Tout ce monde travaille en symbiose, patron

- Pays: Pologne
- Site: Gdansk
- Effectif: 162 personnes
- Production: 6-7 unités/an
- CA 2005 : environ 10M€
- Ventes à l'étranger: 100 %

La gamme actuelle

Le jeune chantier Sunreef n'a encore à son actif que quatre unités navigantes. Cinq sont en cours de construction ou de finition et huit autres en commande pour 2006.

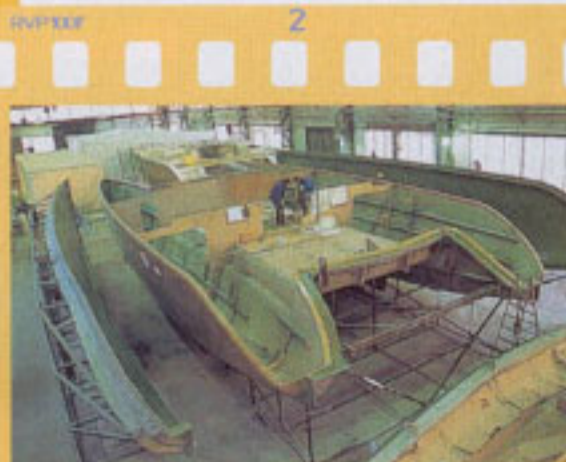
Modèle	Année	Longueur
Sunreef 74 cata	2004	22,50 m
Sunreef 60 cata	2005	18,30 m
Sunreef 62 cata	2005	18,90 m
Sunreef 60s mono	2006	18,30 m
Sunreef 67 Motor-Yacht	2006	20 m
S67, S80, S82, S92, S102	en projet	20 à 30 m

Dans les anciens ateliers industriels, les Lapp père et fils font vivre avec Sunreef l'histoire navale de Gdansk.

Un savoir-faire ancestral



Le bureau d'études : 32 personnes, architectes, ingénieurs et designers, qui suivent la fabrication de bout en bout.



L'atelier coques : c'est ici que les bateaux naissent, avec trois éléments principaux, la coque, le pont et le rouf.



Le démoulage commence par les joues extérieures des coques alors que le moule central est encore en place.



INVIDE

4

INVIDE

5

INVIDE

6



Composite ou alu, les deux modes cohabitent. Ce Sunreef 62 brut de métal montre la complexité du travail de soudure.



Des raidisseurs sont stratifiés sur le plancher de la nacelle. Ils serviront de support au plancher du carré.



Cloisons principales et longerons sont stratifiés avant démoulage. Un ouvrier installe ici les supports du futur plancher.





Les hommes paraissent bien petits à côté de ce Sunreef 60 partiellement démoulé.

compris, sans la moindre cloison, avec juste une grande table ronde dans un coin pour se réunir ou recevoir les clients. Cette impressionnante équipe de grosses têtes est une des forces du chantier: elle permet de développer rapidement les projets et de maîtriser la production de A à Z. En outre, elle a un côté rassurant pour les clients en visite. Miser d'abord sur les hommes est d'ailleurs le premier précepte de la maison. Tout (ou presque) est conçu et réalisé en interne: coques en alu ou en composite, ébénisterie, installations électriques, chaudronnerie sur mesure, et même la sellerie. La communication directe entre le bureau d'études et les ateliers fait gagner du temps et offre plus de souplesse que le recours à des spécialistes extérieurs. Néanmoins, celui-ci n'est pas tout à fait exclu, par exemple pour les mâts carbone, fournis bruts par Alucarbone mais finis au chantier (ponçage et peinture).

Des artisans aux doigts d'or

Cette stratégie d'autonomie est favorisée par la richesse de Gdansk en personnel hautement qualifié, et par un coût du travail presque deux fois inférieur à ce qu'il est chez nous, avec des horaires qui s'adaptent aux besoins de la production (8 h/jour en temps nor-

mal, heures sup jusqu'à 10 h/jour en périodes tendues, samedi compris). Si Sunreef bénéficie indubitablement de ce différentiel, le chantier ne résulte pas d'une délocalisation, puisque Francis Lapp était déjà fixé en Pologne depuis une bonne quinzaine d'années (voir encadré). Totalement intégré au pays, ce patron, toujours en jeans et pull-over, n'est pas un étranger pour ses ouvriers, avec lesquels il entretient des rapports directs.



Livrés bruts par Alucarbone, les mâts sont laqués et accastillés au chantier.

La saga d'un entrepreneur

Quel parcours que celui des Lapp père et fils! Francis (le père), Alsacien d'origine polonaise et électricien de métier, débute par des installations électriques de supermarchés dans sa région. Dynamique et toujours prêt à aller de l'avant, ce bosseur prend la bonne risée quand les grandes surfaces commencent à s'installer en Pologne. Renouant avec ses racines, il s'installe à Varsovie en 1990 et y fait prospérer une nouvelle entreprise. Quelques années plus tard, il contracte le virus du bateau lors d'une croisière à Madagascar et tombe sous le charme de ce pays. Au point d'y créer en 1999 une base de location de catas à l'enseigne de Sunreef Travel. Il propulse son fils Nicolas à la barre de cette nouvelle entité. A tout juste vingt ans, le gamin n'a pas froid aux yeux et apprend vite... en écoutant par liaison satellite les conseils de son père resté en Pologne. Tous deux comprennent alors qu'il y a de l'avenir pour de grands catas de croisière. Le projet mûrit et, lorsque la crise politique malgache les pousse à se replier en 2002, ils créent le chantier de Gdansk pour construire un 74 pieds en alu signé Van Peteghem/Lauriot-Prévost, une griffe qui sera l'atout maître d'une promotion menée tambour battant. Vitrine du chantier, ce premier Sunreef affiche une construction et une finition splendides (essai *Bateaux* n° 554). Il fait sensation au salon de Cannes, traverse l'Atlantique pour s'exposer à Miami et Antigua, et est vite remarqué par la clientèle internationale. Le succès se confirme avec le Sunreef 60, lancé début 2005 (*Bateaux* n° 568): cinq unités naviguent déjà, sept sont commandées et les projets se multiplient...

7

7

8

8

9

9



Atelier petites pièces en polyester: c'est ici que sont préparés les éléments tels que la casquette de roof.



Sandwich sous vide: un procédé rapide et bien contrôlé appliqué aux cloisons et bientôt aux autres pièces, puis aux coques.



Préparation d'une partie de casquette de roof dans l'atelier petites pièces.



Le choix du **super-luxe**

Avec une gamme de 67 à 102 pieds, Sunreef vise sans ambiguës le top de la clientèle internationale, avec un luxe raffiné à tous les étages. Pour Sunreef, le choix du cata est d'abord celui du confort et de l'espace. Les nombreuses commandes donnent raison à cette orientation, assurant une croissance explosive au chantier. Un excellent départ qui reste toutefois à confirmer sur le long cours. Bonne chance messieurs Lapp!

Ce qui est en tout cas évident quand on visite les ateliers, c'est que le travail manuel « à façon » est la règle de base du chantier et que le savoir-faire des ouvriers est sa richesse. Qu'il s'agisse des coques de 60 pieds en sandwich composite (verre-vinylester), des roufs ou des petites pièces, tout est roulé à la main, puis enduit et poncé après cuisson, seules les cloisons étant fabriquées par infusion sous vide. Il en va de même pour l'ébénisterie ou pour les pièces d'inox, intégralement réalisées dans les ateliers maison par des artisans aux doigts d'or.

Une ruche bourdonnante

Deuxième observation, chacun paraît concerné par ce qu'il fait, dans les ate-

liers comme au bureau d'études. Exemple sur un Sunreef 60 en cours de finition où une quinzaine de personnes s'affairent: on perce, on ponce, on boulonne, on scie, on ajuste de tous côtés dans une ambiance de ruche bourdonnante! Le tout est conforme aux normes CE et certifié par Veritas. L'autre clé du succès, c'est la complémentarité de l'équipe dirigeante père et fils, tous deux ayant en commun un tempérament de locomotive. Le premier assure le fonctionnement technique, le second est en charge des projets, de la promotion commerciale et des relations clients. Résultat: moins de trois ans après sa création, le chantier doit sortir sept à dix unités cette année, dont sept 60 pieds, un cata

transocéanique à moteur qui devrait faire sensation et un monocoque pour le tour du monde signé du Français Luc Bouvet. Sans parler des autres projets en gestation. Avec cette réussite spectaculaire, tout semble indiquer que le jeune chantier est sur la bonne voie. ■

Ci-dessus, une équipe prépare la pose des capots sur un Sunreef 60.

Ci-contre, finition d'une jupe arrière: tout repose sur le travail manuel.

Ci-dessous, à gauche, ajustage manuel des vaigrages avant le garnissage en sellerie.



Les chaudronniers-soudeurs du chantier: orfèvres sur inox.



Finitions: cloisons et pont posés, le bateau passe dans cet atelier pour recevoir l'accastillage et le mobilier intérieur.



Menuiserie: cette usine dans l'usine fabrique des meubles irréprochables. L'atelier bois jouxte l'atelier finition.



Le vernissage des meubles dans un atelier hors poussière est l'ultime opération avant leur installation sur le bateau.