

SÉRIE
5/5

Les métiers des chantiers navals

Grâce à eux, l'électricité innerve chaque parcelle du yacht

REPORTAGE

LE SITE DES CHANTIERS NAVALS DE LA CIOTAT (LA CIOTAT SHIPYARDS), SPÉCIALISÉS DANS LA MAINTENANCE, LA RÉPARATION ET LE REFIT OU TRANSFORMATION DES SUPERYACHTS ABRITÉ DES DIZAINES D'ENTREPRISES AU SAVOIR-FAIRE TRÈS PARTICULIER. DURANT CINQ SEMAINES, IMMERSION DANS CES MÉTIERS SOUVENT TRÈS PEU CONNUS DU GRAND PUBLIC. CETTE SEMAINE, YACHTELEC ET MACOR.

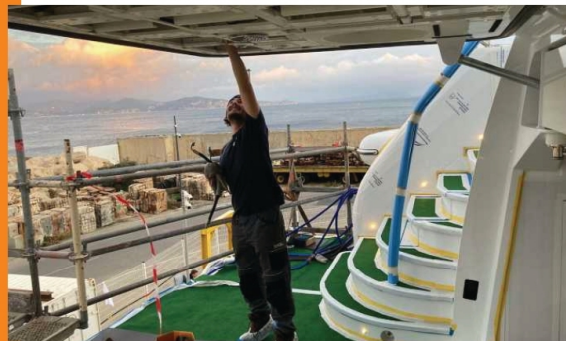
Sur un établi impeccable, Hervé Walter contrôle un démarreur. Electrotechnicien embarqué sur des navires de guerre de la marine nationale pendant vingt-six ans, il a aspiré, un jour, à « repartir dans la vie civile ». C'était il y a quatorze ans. Depuis cette date il est embauché chez Yachtelec.

Dans l'atelier spacieux de l'entreprise, située sur le site des chantiers navals de La Ciotat, Rémi Colace, directeur technique de Yachtelec relève : « Hervé est le chef technique le plus expérimenté en électricité ». Ciotaden de 44 ans, Rémi Colace a le teint hâlé, et les cheveux bruns réunis en catogan. Amoureux de la mer, il a un voilier.

Créée en 2007 aux chantiers navals de La Ciotat, l'entreprise Yachtelec, qui intervient sur les navires de haute plaisance (de 45 à 70 m voire plus) compte 18 collaborateurs. « On fait partie du groupe Amarix, qui regroupe également Macor, mécanique hydraulique avec une antenne ciotadène, et ETI services, chaudronnerie et soudure », expose Rémi Colace. « Yachtelec maîtrise le vaste domaine de l'électricité sur un bateau, qui part des sources d'énergie, jusqu'aux circuits terminaux que sont l'éclairage et les équipements de confort », décrit-il. « On travaille sur la haute couture maritime. Les navires sur lesquels on intervient font partie d'un monde de la démesure toujours plus démesuré. Ce sont les plus beaux jouets du monde, et ils ne se ressemblent pas. On fait du sur-mesure », livre-t-il.

Unité de désalinisation à bord

« Un bateau de 60 mètres de long a une consommation électrique de l'ordre de 250 kilowatts, ce qui équivaut à celle d'un lotissement d'une cinquantaine



De haut en bas : Hervé Walter, chef d'équipe électrique à Yachtelec. À bord d'un yacht, Mathis Hurtado (Macor) travaille sur l'hydraulique. Rémi Colace, directeur technique Yachtelec. PHOTOS C.V.

de villas », informe-t-il. « Notre but est d'optimiser les installations électriques. Nous sommes par exemple en train de refaire l'intégralité des systèmes lumineux d'un yacht, qui permettra à terme de diviser par quatre leur consommation énergétique. Nous remplaçons l'éclairage par ampoules incandescentes par la technologie LED. L'arrêt technique du navire va durer de quatre à six mois. On fait le refit électrique en proposant des solutions de mo-

dernisation et d'économie d'énergie ».

Pour Rémi Colace, un yacht est plus qu'un immeuble sur l'eau, « c'est un palace privé, et une industrie ». « Un bateau est comme une île sans source », lance-t-il. Et une des spécialités de Yachtelec consiste en « la fourniture et la maintenance de systèmes de désalinisation d'eau de mer pour produire l'eau douce à bord.

Sur un yacht de 60 mètres, l'unité de désalinisation peut générer jusqu'à 10 000 litres d'eau douce par jour. »

Une autre des compétences majeures de l'entreprise, souligne le directeur technique, consiste en « la conversion d'énergie. Nous représentons de manière exclusive en France une marque américaine, parmi les plus anciennes et prestigieuses dans ce domaine. Lorsque les yachts sont à quai, branchés sur le réseau électrique, la conversion d'énergie leur permet de le faire dans n'importe quel pays ». En mer, « le bâtiment est alimenté en électricité par des groupes électrogènes, qui eux-mêmes fonctionnent grâce au gasoil ». En cas de voie d'eau dans la cale, un groupe électrogène de secours, placé tout en haut du navire, peut prendre le relais. « Au-delà de la source d'énergie sur un bateau, il y a sa gestion et sa distribution. Il faut délivrer une alimentation fiable et sécurisée pour chacun des nombreux consommateurs électriques », indique Rémi Colace. Parmi ceux-ci, les systèmes d'éclairage sur le navire, mais aussi autour et sous l'eau... De nuit, la lumière crée des figures autour de ces temples du luxe... Sans parler, bien sûr, de tout ce qui nécessite une alimentation électrique : air conditionné, équipements de cuisine dignes des grands palaces, alterneurs, moteurs, électronique de navigation dans la timonerie...

« Dès qu'on passe les portes des chantiers navals, on a la sensation d'entrer dans un autre monde. On est dans un territoire maritime, très cosmopolite », apprécie Rémi Colace. Alors que son grand-père paternel travaillait aux chantiers navals avant leur fermeture en 1986 (ils renaîtront plus tard grâce à la résistance ouvrière), il se dit « heureux et fier de faire carrière dans le milieu maritime, sur le terrain de jeux de mes aïeux ».

L'entreprise en bref

Créée en 2007 à La Ciotat, l'entreprise Yachtelec, spécialisée dans l'électricité marine, emploie 18 salariés. Elle fait partie du groupe Amarix, qui compte également, sur le site ciotadène la société Macor (réparation et maintenance de yachts et mégayachts dans le domaine de l'hydraulique).

Le soir tombe sur les chantiers navals. Chargé d'affaires chez Macor, dédiée, à La Ciotat, à la réparation et à la maintenance de yachts et mégayachts dans le domaine de l'hydraulique, équipements de ponts et systèmes d'accès au navire, Mickaël Lafont ouvre la marche sur le yacht en refit, jusqu'à la poupe. Là, un jeune technicien de maintenance, Mathis Hurtado, répare une porte arrière, ouverte. « Une des grandes compétences de Macor est de manipuler de grands ouvrants, très lourds, avec une grande précision », souligne Mickaël Lafont.

CATHERINE VINGTRINIER