

# CHANTIER ABSOLUTE Construction high-tech

Dans le nord de l'Italie, à Piacenza, le chantier Absolute a révolutionné les codes de la construction navale italienne et mis en place un modèle totalement innovant. *Neptune* s'est rendu sur place.

Texte Antoine Berteloot - Photos DR

La construction d'un Absolute est un savant dosage d'activité manuelle, de conception et de suivi informatique à toutes les étapes de la fabrication.



Le hall de moulage compte vingt postes de stratification. Absolute a volontairement choisi de conserver la méthode traditionnelle par voie humide, la stratification manuelle.



Dans le hall de montage, les enrouleurs fixés au plafond sont des gaines d'aération que les techniciens peuvent placer n'importe où à l'intérieur de la coque.



Plus de 100 points de contrôle sont effectués durant toutes les phases de la construction.

**A**bsolute, parti de presque rien en 2002, n'a cessé de grandir, d'innover et d'étonner pour devenir l'un des grands chantiers navals de plaisance du pays. Le «presque» est important puisque les femmes et les hommes à la tête d'Absolute portent le nom de Gobbi, un chantier de référence racheté par Azimut Benetti en 2001, et qu'ils ont dirigé plusieurs décennies. Au lieu de partir siroter des cocktails sur une île des Bahamas, Patrizia Gobbi, son père et deux cadres de l'ex-chantier se sont associés pour créer Absolute.

Aucun modèle ne sort du chantier sans avoir passé plusieurs jours dans la piscine. Tous les équipements, jusqu'aux moteurs, sont testés rigoureusement.

### Tout produire en interne

Mais pour imposer une nouvelle marque dans un secteur concurrentiel, Absolute mise d'emblée sur la quasi autonomie, soit produire l'ensemble d'un bateau en interne, et miser sur la modernité et la technologie. Le chantier va vite. Les premières années voient l'arrivée d'un 25', puis d'un 45', suivi d'un 41 en 2004. La machine est lancée et ne s'arrêtera plus. En 2007, une nouvelle usine de 48 000 m<sup>2</sup> sort de terre à Piacenza, ▶



La coque est en partie moulée. Elle reçoit maintenant son carlingage, dont on note la densité de la trame. Il sera ensuite stratifié à la coque.



Les pièces nécessaires à la fabrication d'un bateau sont stockées dans une tour, dont on distingue l'entrée. Elles sont ensuite triées automatiquement et réparties dans les différents ateliers.

► où sont produits tous les modèles présents et à venir. Une chaîne logique de fabrication est mise en place, entre la stratification, le montage des aménagements, les éléments techniques (moteur, plomberie, électricité, électronique), jusqu'au test final en piscine. Toutes les étapes sont normalisées.

### Pas de limite à l'imagination

Au point de départ, il y a le bureau d'étude, où travaillent ensemble des architectes navals, des ingénieurs et des designers. Les échanges sont rapides et fructueux, la libre expression est de mise et il n'y a pas de limite à l'imagination, si ce n'est les grands principes de base que sont l'ergonomie, l'élégance, la qualité et la robustesse. Avec cette chaîne restreinte, le chemin entre les décisions et la construction devient très court. Comment est fabriqué un Absolute ? De façon classique, mais en ayant recours à des mé-



Absolute a mis au point un procédé appelé ISS, qui consiste à fabriquer la totalité des aménagements intérieurs à l'extérieur de la coque. Au départ, le stock de contreplaqué est trié automatiquement selon les besoins, puis les plaques sont découpées et numérotées sur une machine numérique. Ces éléments seront ensuite assemblés manuellement.



thodes modernes. Le classique, c'est la stratification manuelle des éléments en polyester dans les 20 stations de moulage de l'usine. Alors que toute la profession ne jure que par l'injection et par l'infusion, Absolute reste fidèle à la voie humide, plus facile à contrôler, et plus simple pour détecter un incident et pour le réparer. Pour contrer les rejets nocifs des résines, le hall s'est doté d'une énorme bat-



Le hall d'assemblage du gros œuvre. Les coques ont reçu les modules d'aménagement et ont été sorties du moule. Le pont est posé et la structure se monte.

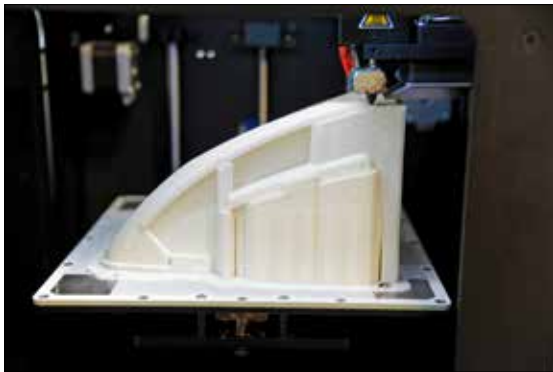


Aucune coque ne sort de son moule sans avoir préalablement reçu le module d'aménagement ISS, mais il reste encore beaucoup à faire.

terie de ventilateurs et de filtres, qui renouvellent la totalité de l'air 29 fois par heure. De fait il n'y a aucune odeur dans ce hall. En parallèle, les ingénieurs ont mis au point l'ISS (Integrated Structural System), un procédé complexe qui permet de fabriquer les aménagements indépendamment de la coque. Tout commence dans l'atelier de menuiserie où un système automatique sélectionne ►



Le bateau fini passe plusieurs jours dans la piscine. Une dernière étape avant l'expédition par convoi exceptionnel.



Le chantier dispose d'une fraiseuse numérique cinq axes pour réaliser des pièces complexes.

► les plaques de contreplaqué spécialement fabriquées pour le chantier. Celles-ci sont ensuite conduites sur un banc de découpe numérique qui taille et numérote des centaines de pièces.



Les ingénieurs, architectes, designers et le service marketing se réunissent régulièrement pour échanger. C'est l'une des forces d'Absolute.

## **Des contrôles qualité permanents**

La suite est un gigantesque puzzle monté à la main, ajusté et collé, qui prendra place dans la coque restée dans le moule, puis stratifié à cette dernière. Les avantages sont multiples, dont une extrême rigidité de la coque et des aménagements (tout est stratifié ensemble). Les systèmes électriques et la plomberie sont prémontés, et le gain de temps est appréciable.

Ensuite les bateaux sont déplacés sur des chariots le long d'un grand quai à hauteur de cockpit, où ils passeront par différentes étapes jusqu'aux ultimes finitions. Du début de la construction à la fin, le chantier procède à plus de 100 contrôles qualité. Les bateaux terminés sont ensuite testés entre deux et quatre jours en piscine avant d'être expédiés. Pour illustrer cette souplesse, entre 2011 et 2018, le chantier a mis à l'eau dix-neuf nouveaux modèles, pro-

cedé à cinq restyling importants et à trente plus légers. Aujourd'hui, Absolute se concentre sur deux gammes : les fly avec huit modèles de 40' à 72' et les Navetta avec quatre modèles de 48' à 73'. Le chantier emploie 240 personnes, et affiche un endettement nul pour une réserve de 19 M d'euros de cash. Absolute se développe à l'international notamment aux Etats-Unis et prévoit encore de renforcer ce secteur. Une Navetta 68 est annoncée pour 2019. ■