"La culture de l'impossible" a réussi au défi suisse Alinghi

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **- (2003)**

Heft 546

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-886256

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

"La culture de l'impossible" a réussi au défi suisse Alinghi

Le Défi suisse Alinghi © UBS/Laurent Gilliéron

Depuis sa création en 1851, la Coupe de l'America a toujours attiré les multinationales. La dernière édition qui s'est déroulée l'hiver dernier à Auckland n'a pas fait exception avec la présence de grands noms comme Oracle, BMW, Prada ou Areva. Or, c'est le défi suisse Alinghi qui a soufflé l'aiguière d'argent au nez et à la barbe des Néo-Zélandais, un défi emmené par Ernesto Bertarelli, patron de Serono, qui a fait un parcours sans faute avec un bateau conçu comme une petite merveille technologique.

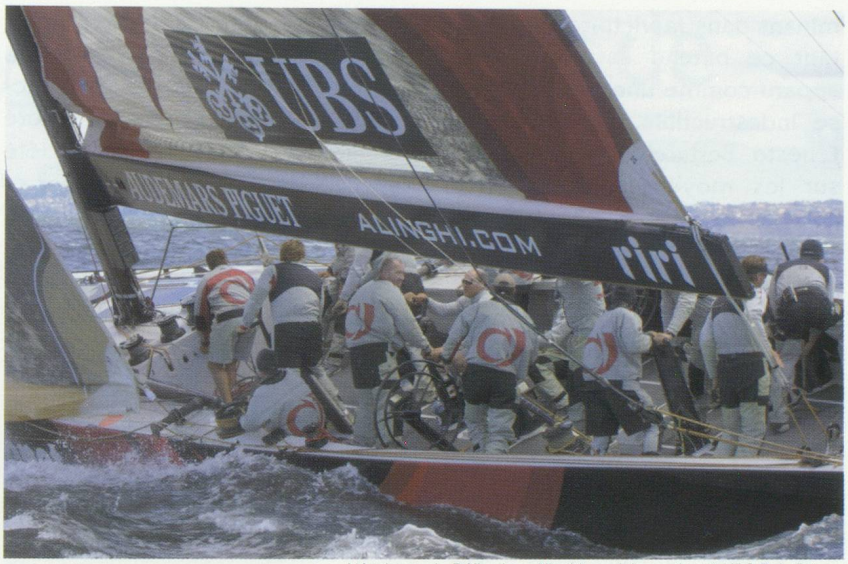
Pour les passionnés, la Coupe de l'America est à la voile ce que la Formule 1 est à l'automobile, à savoir une compétition de très haut niveau au cours de laquelle s'affrontent les navires les plus sophistiqués du monde nautique. Pour gagner quelques précieuses petites secondes qui font la différence lors de ces " match races ", les équipes ne peuvent tout simplement pas se permettre de lésiner sur les moyens à mettre en œuvre pour naviguer sur des bateaux conçus comme des petits bijoux de haute technologie. Or à ce jeu là, c'est le défi suisse Alinghi, emmené par Ernesto Bertarelli, qui a clairement dominé ces longs mois de régate, pour finalement emporter la victoire face aux défenseurs néo-zélandais. Début mars, le jeune milliardaire de 37 ans, patron de Serono, la troisième compagnie mondiale de biotechnologie, ramenait ainsi l'aiguière d'argent en Suisse, son premier séjour sur le sol européen depuis la création de la Coupe en 1851. Ernesto Bertarelli : " La Coupe de l'America représente le sommet de la compétition nautique. Elle demande des niveaux d'excellence dans des domaines aussi divers que la navigation, la technologie, le design, la construction et le management. C'est cette complexité qui rend cette épreuve si captivante. Nous avons voulu construire une équipe dont nous puissions être fiers et capable d'atteindre des objectifs élevés. Alinghi veut laisser une trace. "

> " Alinghi, c'est aussi la victoire d'une équipe "

A n'en pas douter, le bateau helvétique y est parvenu, répondant parfaitement à l'un des

slogans de Serono : " La culture de l'impossible ". C'est en fait en février 2000 que tout a commencé, par une visite-éclair d'Ernesto Bertarelli à Auckland afin d'assister à l'une des régates de la coupe. Envoûté par la magie du spectacle, ce chef d'entreprise mordu de voile et crédité par le magazine Fortune d'un patrimoine évalué à 4,7 milliards de dollars pour détenir la majorité du capital de Serono, commence à mûrir un projet auquel le coup de téléphone de Russell Coutts, deux mois plus tard, donnera réalité : aligner un défi suisse à la prochaine épreuve, avec comme skipper et directeur exécutif Russell Coutts lui-même, champion des deux précédentes éditions de la coupe. Bertarelli n'est pas en manque de moyens. Il va mettre dans l'aventure une somme estimée à quelque 50 millions de francs tirée de sa cassette personnelle, s'adjoignant comme partenaires principaux UBS et Infonet et comme cosponsors la maison de haute horlogerie Audemars Piguet et le fabricant Riri pour une somme pratiquement équivalente. Fort de ce financement, Coutts débauche l'épine dorsale de Team New Zeland et constitue l'équipe la plus professionnelle de l'histoire, rassemblant quinze nationalités et cumulant soixante-sept titres de champion du monde et olympique. Car si le défi suisse a triomphé dans la baie d'Auckland, c'est avant tout grâce à la formule gagnante d'une équipe soudée et volontaire qu'il le doit. Une équipe formée de 110 personnes, dont une trentaine de marins, qui a absorbé 50% du budget via le recrutement, les salaires et la logistique, liée notamment à leur hébergement à Auckland durant 18 mois. Mais l'équation ne se limite pas à cela, loin de là.

L'aspect technologique, soit 20% du financement total, est certainement un facteur tout aussi déter-



L'équipage du Défi suisse Alinghi en pleine action © UBS/Bob Grieser

minant dans la victoire d'Alinghi, tant ce bateau est rapidement apparu comme une bête de course indestructible. Là également, Ernesto Bertarelli n'a pas lésiné sur les moyens, insistant pour avoir à ses côtés l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) comme conseiller scientifique. Ce sont ainsi quatre laboratoires de cette haute école et pas moins d'une quinzaine de chercheurs dans les technologies des composites et des polymères, dans la construction métallique, la mécanique des fluides et la modélisation scientifique qui ont participé à la conception des structures et de l'hydrodynamique sur quelque 200 profils de coque, pendant que seize maquettes à échelle un tiers étaient testées en bassin de carène à Terre-Neuve, Canada, afin de reproduire le passage des vagues et de sélectionner les meilleures formes. Finalement, la construction des deux bateaux a été confiée à Décision, une société spécialisée dans les prototypes et voiliers high tech dont le chantier, blotti au pied des alpes vaudoises, a travaillé avec une vingtaine d'entreprises de pointe de la région pour une mise à l'eau en novembre 2001 de SUI 64 destiné à survoler la Coupe de l'America.

> " Si le bateau n'est pas performant, l'équipage n'a aucune chance "

Sanction de l'architecte hollandais du voilier Rolf Vrolijk : " Mieux vaut partir avec un concept classique et l'améliorer que penser qu'on arrivera à fabriquer un bateau révolutionnaire qui sera beaucoup plus rapide que les autres. Certains ont essayé et ça n'a pas marché. Ce n'est pas possible de gagner sans une très bonne équipe mais si le bateau n'est pas performant, l'équipage n'a aucune chance. " Or Alinghi l'a été sans conteste, grâce à ses matériaux testés inlassablement en laboratoire, grâce à ses voiles en carbone et kevlar moulées en 3DL, grâce à ses grands-voiles à têtières carrées imitées par les autres concurrents, grâce à ses profils et appendices (quille, safran, bulbe, ailettes) modélisés sur la base de simulation numérique des écoulements hydro- et aérodynamiques, grâce à son gréement repensé...

Au final, Alinghi aura perdu trois régates sur trente-trois disputées, un parcours quasi sans faute pour ce défi suisse, exceptionnel tant au niveau humain que technologique.

Bertrand Cardis : le magicien des voiliers de course

Vu les moyens engagés par les équipages et les enjeux de la compétition, rien d'étonnant à ce que la Coupe de l'America soit également devenue une véritable guerre technologique. Or pour le défi suisse, le chantier naval Décision, installé à une encablure de Vevey, a joué un rôle décisif. En tout, Décision aura travaillé vingt-deux mois pour Alinghi. Avec une équipe de trente personnes, allant des constructeurs navals aux menuisiers-ébénistes en passant par des peintres carrossiers et des mécaniciens, l'entreprise a œuvré à la réalisation des deux voiliers suisses (SUI 64 et SUI 75), en collaboration avec l'EPFL et nombre de sociétés de pointe de la région. Au total, ce sont pas moins de 150 personnes qui ont participé au projet dès l'automne 2000. " Pour gagner dans cette épreuve, il faut rechercher la performance en se rapprochant de la limite dans tous les domaines, explique Bertrand Cardis, codirecteur du chantier. Mais il ne faut pas dépasser cette limite. Cela nous oblige à un travail de recherche important pour comprendre ce qui se passe avant que cela ne casse. "

Grossièrement décrit, pour produire un bateau de type Alinghi, le chantier en construit trois : une préforme en bois servant à fabriquer le moule dans lequel est formé le voilier lui-même. La technique consiste donc à appliquer, selon la technique du sandwich, plusieurs couches de carbone venant emprisonner un matériau appelé nid d'abeille sur un moule femelle (extérieur de la coque en contact avec le moule pour une surface parfaitement lisse), le tout mis sous vide pour éliminer les bulles d'air, imprégné d'une résine durcissant à la température ambiante et passé au four à 80°.
Résultat : un Class America répondant à un souci de précision et à une attention du détail tout helvétiques, à " une certaine systématique suisse ", selon Bertrand Cardis.

En fait, l'histoire de Décision, c'est aussi celle de la voile de compétition romande. L'aventure commence en 1983, en banlieue genevoise, avec la construction du premier Maxi sur lequel Pierre Fehlmann fera son périple autour du monde. Second Maxi dans des nouveaux chantiers à Morges, près de Lausanne, pour une nouvelle course du marin vaudois. Dernier déménagement en 2000 à Fenil-sur-Corsier, un site industriel surplombant Vevey, pour cette entreprise formée aux multicoques lémaniques et aux voiliers de la Whitebread, la fameuse course autour du monde en équipage avec escales. Aujourd'hui, le chantier Décision est certes prêt à répondre présent à Ernesto Bertarelli pour le prochaine Coupe de l'America. Mais l'aura de la victoire a été telle pour cette entreprise helvétique qu'elle doit maintenant apprendre à gérer les fruits du succès.