



Jeudi 23 juillet 2009 - Communiqué

DEUX ANNONCES EN UNE :

UN NOUVEAU BATEAU ET UNE NOUVELLE COURSE

A retenir :

- A partir de 2011, le bateau du Tour de France à la Voile sera le projet M34 construit par le chantier Archambaud et dessiné par le cabinet Joubert – Nivelts Design
- La première unité sortira des chantiers en mars 2010
- Larivière Organisation annonce la création d'une transatlantique en équipage à partir pour l'hiver 2011/2012

C'est à 9 heures ce matin à la Seyne-sur-Mer, juste avant le Post log de l'édition du Tour de France à la Voile 2009, que William Borel, le directeur de course de cette épreuve, a annoncé le choix du monotype qui succédera au Farr 30 en 2011. En présence de Henry Bacchini, Vice-Président de la FFVoile chargé du département habitable, et de Frédéric de Watrigant, Directeur de l'épreuve, il a révélé aux 23 équipages de l'épreuve le nom de l'heureux élu : il s'agit du projet M34 construit par le chantier Archambault et dessiné par le cabinet Joubert-Nivelts Design. Long de 10,34 m, soit près d'un mètre de plus que le Farr 30, ce monotype au look résolument moderne disposera d'une plus grande puissance grâce à un rapport surface de voilure/poids bien supérieur et sera capable de naviguer sur de plus grandes distances au large. Un atout qui a permis à William Borel d'annoncer une deuxième nouveauté : la création de la première transat en équipage sur monotype qui complètera ce circuit. Le premier départ de cette épreuve bi-annuelle, organisée comme le TFV par Larivière Organisation et soutenue par la FFVoile, sera donné à l'hiver/printemps 2011/2012. Elle devrait emprunter la route des Alizés et constituer un véritable run de vitesse sur l'Atlantique : de quoi faire rêver plus d'un régatier à travers le monde !

Emmanuel Archambault, le « boss » du chantier, et Alexandre Mercier, architecte du cabinet Joubert-Nivelts Design, ont confirmé que le premier exemplaire du M34 devrait voir le jour en mars 2010 et sera présenté officiellement dès la prochaine édition du TFV en juillet 2010. A partir de cette date, le M34 sera construit à raison de 5 unités par mois afin, comme l'a confirmé Frédéric de Watrigant, Directeur de l'épreuve, que le Tour de France à la Voile 2011 puisse se disputer sur ce seul monotype. L'épilogue d'un suspens long de neuf mois, depuis l'annonce du cahier de charges pour le nouveau bateau du Tour de France à la France en novembre 2008, pour mettre au monde plus qu'un bateau, une nouvelle aventure dans le monde de la course au large.

Changer de bateau pour le Tour de France à la Voile n'est pas chose banale. Six monocoques seulement se seront ainsi succédés en 32 ans : l'Ecume de Mer en 1978, le First 30 de 1979 à 1981, le Rush Royale en 1982 et 1983, le Sélection de 1984 à 1991, le JOD 35 de 1992 à 1998 et enfin le Farr 30 (ex Mumm 30) de 1999 à 2010. On observera une longévité qui s'est accrue avec le temps puisque les trois derniers monotypes ont, à eux seuls, couverts 26 ans d'histoire de l'épreuve ! C'est dire la carrière que s'appête à connaître le nouvel élu. D'ailleurs l'un des dix commandements du cahier des charges, qui sont rappelés plus bas dans ce communiqué, exigeait une construction assez solide pour durer au moins dix ans au plus haut niveau.

Ce cahier des charges, véritable acte fondateur de ce changement, a été forgé en novembre 2008 à St Tropez lors d'une réunion de 12 personnalités de la voile menée par William Borel, le directeur de course du TFV en association avec la FFVoile. Pour conduire la sélection, ce dernier ne s'est jamais éloigné de l'esprit de ce document fondateur qui rappelait la volonté de pérenniser le format historique et original de cette épreuve qui mêle des régates techniques (type banane) et des parcours côtiers ou au large jusqu'à des étapes de 200 milles. Sans oublier de conserver l'esprit initial qui permet à des amateurs, des étudiants, de se confronter à armes égales à des navigateurs chevronnés ou professionnels sur une même

ligne de départ et avec des bateaux strictement monotypes.

A travers les dix points on retrouvait également les exigences suivantes : un bateau au look résolument moderne, facilement transportable par la route, d'un tirant d'eau raisonnable pour entrer dans les ports, n'exigeant pas plus de 5 à 6 équipiers, disposant d'un bout-dehors rétractable afin de gréer un spi asymétrique et d'un prix raisonnable (120 000 euros HT avec la remorque). Globalement plus hauturier aussi. Enfin le chantier devait être capable d'assurer le respect de la jauge dans le temps et être doté d'une capacité internationale forte.

Au 31 janvier 2009, 23 avant-projets provenant de neuf pays différents avaient été reçus par William Borel, signe d'un intérêt majeur pour l'épreuve. Le 13 mars une short-list de trois noms était retenue : le JPK 998 présenté par JPK Composites et dessiné par Jacques Valer, le One Design T2011 présenté par K-Challenge et dessiné par le duo Russel Coutts/Andrej Justin et, enfin, le M34 présenté par le chantier Archambault et dessiné par le cabinet Joubert-Nivelt Design.

C'est donc ce dernier qui a finalement été retenu par William Borel après de nombreuses consultations. Pourquoi ? « Il présentait les choix les plus innovants avec le projet K-Challenge. Je pense notamment à la quille relevable qui permet un tirant d'eau de 2,5 m en mer réduit au port ou pour le transport à 1,70 m. Et il s'agissait de celui qui respectait scrupuleusement le cahier des charges y compris en terme d'assurance du budget pour l'avenir. Le chantier Archambault présente également des garanties d'internationalisation avec pas moins de 1650 Surprises qui naviguent depuis 1977 partout dans le monde ».

Le M34, appellation provisoire puisque Larivière Organisation annoncera plus tard son nom définitif tout comme celui de la nouvelle transat, va donc succéder au Farr 30 après 12 ans de bons et loyaux services. William Borel résume les avantages du prochain monotype du TFV vis-à-vis de son glorieux aîné : « il est plus long, plus moderne, plus adapté au large, son rapport puissance de voile/poids est largement supérieur, il ira ½ nœuds plus vite au près et beaucoup plus vite au reaching grâce à son plus grand volume de coque et son spi asymétrique (130 m2 de spi contre 90 pour le Farr 30), enfin il sera plus aisément transportable grâce à sa quille relevable et aussi à un système de mât emboîtable déjà utilisé par les RC44 qui permet de scinder ceux-ci en deux parties sur la remorque.».

Les qualités hauturières de l'Archambault M34 autorisent également une plus grande diversité d'épreuve. Ce qu'anticipe d'ailleurs Larivière Organisation en annonçant le même jour la création de la première transatlantique en équipage sur monotype de l'histoire (nom de code One Wave West : rien que pour faire rêver !). Adoubée par la FFVoile, cette nouvelle épreuve partira vers les Antilles au cours de l'hiver/printemps 2011/2012 soit juste après le premier TFV disputé sur M34. Enfin, dernière nouvelle, Cino Ricci, organisateur du Giro Vela, a annoncé que cette épreuve adopterait également le M34 lorsqu'elle changera de support. On le voit avec ce nouveau bateau, les organisateurs du TFV comptent également dynamiser et internationaliser encore davantage le circuit. Une bonne nouvelle pour le TFV.

Interview Emmanuel Archambault, gérant du chantier

Que représente cette annonce pour votre chantier :

« En terme d'image c'est évidemment un plus. Cela nous apporte de la notoriété au plan national comme international. C'est un vrai défi de construire le bateau qui a été voulu par les organisateurs du Tour de France à la Voile en fonction des consultations techniques des coureurs. Ce n'est pas une démarche commerciale classique : quand nous concevons un bateau de plaisance c'est avec l'ambition de le vendre. Là je dirais qu'il est déjà vendu : nous avons donc toute liberté pour approcher de l'idéal, pour réaliser le bateau le plus performant et plus ergonomiques possible, sans compromis à faire. Tout le chantier était très motivé à l'idée de gagner ce concours. C'est la reconnaissance d'un travail entamé par mon père il y a 50 ans et d'une collaboration avec le même architecte depuis 30 ans ! »

Vous confirmez la production de 5 unités par mois à partir de juillet 2010 ?

« Oui car si nous voulons assurer 30 à 40 unités pour juillet 2011 nous devons en construire cinq par mois. Mais je ne suis pas inquiet car nous avons l'expérience avec les Grand Surprise dont sept sortent tous les mois de notre chantier. »

Archambault c'est ?

« Un C.A de 8 millions d'euros en 2008, 120 bateaux construits par an et 60 salariés. Nous sommes installés dans la Haute-Vienne, à mi-route entre Paris et Bordeaux, car avant de construire le premier Nordest, un plan Sergent, en 1964, mon père, menuisier de son métier, y construisait des plates pour les huîtres. »

Caractéristiques du Archambault M34 – entre parenthèse caractéristiques du Farr 30

Longueur HT : 10,34 m (9,43)

Largeur : 2,98 m (3,08)

Déplacement : 2 400 kg (2 040 kg)

Tirant d'eau : 1,70 m/ 2,5 m (2,10 m)

Surface de voileure au près : 72 m2 (56 m2)

Spi : 130 m2 (90 m2)

Architectes : Joubert/Nivelt Design

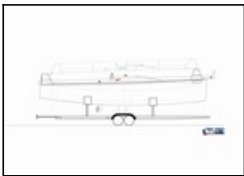
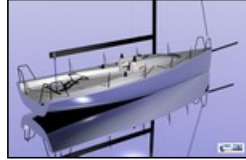
Constructeur : Archambault

Prix avec remorque : 120 000 euros



Photos libres de droit pour la presse, cliquez sur les vignettes pour obtenir les haute définition.

Titre : **Le M34, nouveau bateau du Tour de France à la Voile** : comparatif éclaté Farr 30/M34, trois 3D M34, comparatif sur remorque Farr 30/M34



Rappel du cahier des charges

1. Le projet d'un nouveau bateau devra respecter les grands principes fondateurs du Tour de France à la Voile énoncés en préambule. De par le format de l'épreuve, le bateau devra être homologué au minimum en catégorie CE "B" de conception.

2. Pour prétendre succéder au Mumm 30, support officiel du Tour de France à la Voile depuis 1999, le nouveau bateau devra être au moins aussi performant que son prédécesseur - en particulier dans le petit temps - aussi bien construit et aussi solide pour naviguer à haut niveau pendant au moins une dizaine d'années.

Le bateau devra être attractif pour les coureurs et les partenaires, résolument sportif dans ces choix architecturaux privilégiant les performances, et doté d'un look moderne (coque et plan de voilure) pour s'inscrire dans son temps. Un bateau séduisant s'impose...

3. La dimension de ce monocoque sera avant tout définie par sa largeur maximale ne pouvant excéder 3 mètres pour s'affranchir des exigences contraignantes de la réglementation routière des convois exceptionnels sur remorque. Dans le même esprit, les projets devront aussi tenir compte des poids maxi, longueur et hauteur de chargement autorisés par le code de la route.

Le bateau sera doté à la conception d'un point d'ancrage central pour le levage par élingue.

Le tirant d'eau sera aussi à prendre en considération pour ne pas être une contrainte à l'entrée dans les ports.

Ce monocoque ne devra disposer que d'un seul safran monté sur bagues auto-alignantes.

La volonté de ne pas imposer de longueur, mini ou maxi, devant être considérée comme une liberté offerte aux architectes pour exprimer leur créativité à travers des projets différents.

4. Le nombre d'équipiers du nouveau bateau pour le Tour de France à la Voile sera lié au principe d'un poids total de l'équipage en navigation ne pouvant dépasser 470 kg (5 ou 6 équipiers).

5. Pour son plan de voilure et son gréement, le bateau sera obligatoirement équipé d'un mât carbone de type poussant et sans bastaques. Le spi sera asymétrique sur bout-dehors rétractable.

Le nombre de voiles sera limité à 3 voiles d'avant dont un ORC, 2 spis, 1 grand-voile et 1 tourmentin.

6. Les projets devront tout mettre en œuvre pour proposer des solutions pour le contrôle sur le "matossage" à bord : coffres facilement "plombables" dédiés au matériel de sécurité et mouillages, radeau de sauvetage disposé à l'extérieur...

7. Le bateau sera motorisé avec un in-board diesel d'une puissance minimum de 18 à 20 ch réel (suivant les marques) avec une transmission sail-drive. La capacité du réservoir à carburant devant permettre une autonomie minimale de 120 milles à régime de croisière, et un système de jauge précis sera obligatoire. Le moteur sera installé dans un compartiment étanche et insonorisé.

Le système électrique devra être soigné et le bateau précablé pour accepter le montage d'antennes pour des systèmes de positionnement ou des caméras d'acquisition d'images en navigation.

8. Seuls les projets complets associant un architecte, capable de suivre l'évolution du bateau dans le temps, et un constructeur ou un maître d'œuvre s'engageant à assurer une production de qualité à un coût maîtrisé sur une durée minimale de dix ans, seront retenus. Méthode de commercialisation du bateau et distribution à l'étranger, tout comme le montage de projets de flottes collectives devront être précisées.

9. Architectes et constructeurs devront exposer clairement les principes qui permettront d'assurer une monotypie exemplaire de la série, à la construction et dans le suivi dans le temps.

Le chantier assurant la production devra apporter des références sur ses méthodes de mise en œuvre pour assurer un contrôle strict des devis de poids tout au long de la construction et le respect de la jauge.

10. Le bateau sera obligatoirement vendu avec sa remorque de transport routier équipée de conformateurs et de coffres de rangements pour le matériel et les voiles. Le prix de vente du bateau (livré en France), sans voiles et sans électronique, ne devra pas dépasser 120 000 euros HT.

Contact presse :



Agence Effets Mer

1, rue du Marché Popincourt
75 011 Paris

Eric Coquerel, coordination communication : 06 14 73 68 14 Mail : agence@effetsmer.com

Toutes les informations et tous les résultats :
www.tourvoile.fr