



Selene Un modèle chinois

Dix ans après sa création, la marque Selene, produite par le chantier Jet Tern Marine, s'est imposée comme l'une des valeurs sûres du trawler classique. Perfectionniste, l'entreprise chinoise a fait de la qualité son cheval de bataille. Nous sommes allés le constater sur place.

Texte et photos Michel Luizet



Une visite chez Selene

Jouxant Macao, Zhu Hai fait partie de ces nouvelles villes du delta de la rivière des Perles qui semblent en perpétuel chantier. Les immeubles de bureaux et d'habitations poussent ici comme des champignons. Avec ses hôtels de luxe, le front de mer se la joue Promenade des Anglais et la rue qui mène au trépidant centre commercial de Gongbei ressemble à l'Ocean Drive de Miami Beach. C'est une succession de terrasses, de bars branchés, de boîtes de nuit et de restaurants à la mode. La jeunesse dorée de Zhu Hai y a ses habitudes. Voilà le nouveau visage du sud de la Chine, moderne et en ébullition constante. Pour se rendre chez Jet Tern Marine, il faut sortir de Zhu Hai et, durant une demi-heure, remonter vers le nord une avenue bordée de locaux flambant neufs et larges comme deux ou trois autoroutes. Le chantier naval est au cœur d'une enclave commerciale dédiée à l'industrie nautique. Les conditions financières attractives produites par les autorités chinoises ont contribué à son développement éclair. Créée en 2004, l'usine ultra-moderne de Jet Tern Marine longe l'un des innombrables bras du delta des Perles. Une mise à

l'eau prévue pour l'année prochaine permettra aux nouvelles unités de rejoindre directement le port de commerce de Hong-Kong pour y être chargées sur un cargo. Zhu Hai est une nouvelle étape dans la vie de ce jeune constructeur taiwanais qui a lancé son premier bateau en 1999. En moins de dix ans, Selene est devenu sur la planète trawler une marque aussi respectée que Nordhavn ou Grand Banks avec des prix de vente souvent inférieurs de 20 à 30%. Cette réussite est avant tout celle d'un Taiwanais visionnaire, Howard Chen. Après un diplôme d'architecture et d'ingénierie navale, puis d'un MBA, il débute sa carrière au sein de différents chantiers de l'ancienne Formose.

Une réputation conquise en dix ans

En 1998, Howard s'installe en Chine continentale, à Dong Guan, dans la province de Canton, pour y fonder Jet Tern Marine. Il est épaulé dans son projet par la société familiale Jet Tern Group, aujourd'hui leader mondial dans la fabrication de couverts et d'ustensiles de cuisine. La première année, Howard Chen s'associe avec Harvey Halvorsen, le patron des fameux Island Gypsy. Ils dessinent ensemble une nouvelle race



La coque a été démolée et la pose des lisses et varanques s'achève. On distingue l'ébauche de deux cloisons étanches sur quatre qui donnent au Selene un caractère quasi insubmersible. Le bulbe, issu du même moule que la coque, est proposé sur les Selene à partir de 57 pieds (18 m).

Le Selene 59 est le trawler de la marque le plus populaire aujourd'hui. Produit à sept exemplaires en 2007, il devance, en nombre d'unités construites, les 53 pieds (6 exemplaires) et 48 pieds (5 exemplaires). Lancé en 2005, le Selene 59 a été dessiné comme les autres modèles par Howard Chen.



L'entrée du chantier Jet Tern Marine dans la banlieue de Zhu Hai. Le site, créé en 2004, est implanté dans une zone tout entière consacrée à l'industrie nautique.



Howard Chen aux côtés d'Helen, son assistante. L'ambitieux patron a fondé le chantier en 1998. En dix ans, il a fait de Selene l'une des marques les plus en vue sur le marché du trawler classique.

Au fait...

La gamme Selene
Dix ans après ses débuts, Selene compte au catalogue dix modèles différents, moins si l'on tient compte que certaines unités comme le 62 pieds, par exemple, partagent le même moule que le 66 pieds. Chantier artisanal malgré des effectifs importants, la flotte de Selene qui navigue depuis 1998 s'élève à environ 250 bateaux. Le principal de la production se concentre dorénavant sur les modèles de plus de 50 pieds. Après une année faste en 2007 (près de 40 bateaux fabriqués), Jet Tern Marine devrait construire près de 60 trawlers cette année.

● **Distributeur en Europe**
Ocean Trawler
6, rue des Palmiers 06 600 Antibes
(tél. 04 92 91 00 77).



Le 43' était construit à l'origine en coopération avec Island Gypsy.



À Zhu Hai, c'est au pas de course et en file indienne que l'on rejoint son poste de travail. La rigueur de la discipline collective est une constante dans les entreprises chinoises.

Deux sites de production

Jet Tern Marine s'est installé au cœur du Guangdong, qui a le statut de zone économique spéciale. La région est l'une des plus grosses plates-formes d'importations en tout genre vers l'Occident. Le chantier naval dispose de deux sites : le premier, situé à Dong Guan, produit les Selene de 36 à 53 pieds. Le second, ouvert en 2004, est implanté à Zhu Hai, près de Macao. Il produit les Selene supérieurs à 57 pieds.



Des menuisiers chinois aux doigts de fée...

Le travail du bois suscite l'admiration des visiteurs étrangers qui visitent pour la première fois un grand chantier dédié au trawler classique. Chez Selene, près d'un employé sur trois est menuisier, et chacun a sa spécialité.



Difficile d'imaginer le travail de précision que représente la réalisation d'une porte de placard à claire-voie.



Le plancher de teck est préalablement assemblé avant d'être posé sur le pont de chaque bateau. Ici, la finition des jointures au couteau à bois a commencé.



Toutes les pièces mobiles sont en teck ou merisier massif selon le souhait du client. Il en va de même pour la nature du vernis, brillant, mat ou satiné. Chaque porte est entièrement «faite maison», excepté les serrures et les poignées !



La fabrication des tiroirs est une tâche entièrement dévolue aux menuisiers. Tout est ici ajusté manuellement avec le plus grand soin.

Sur le chantier de Dong Guan, les formes des aménagements intérieurs sont réalisées en contreplaqué marine avant d'être introduites dans la coque.



Dissimulée sous une belle épaisseur de teck, cette barre d'inox deviendra bientôt une magnifique main courante. L'illusion du massif sera parfaite, la solidité à toute épreuve.



Une visite chez Selene



En phase de finition, chaque bateau est soumis à un contrôle qualité intraitable. Ce «mur» de photographies recense le moindre petit défaut de finition décelé sur ce Selene 59. Tout sera corrigé avant la livraison au client.

de trawlers océaniques, les Solo, qui deviendront Selene l'année suivante avec le retrait d'Island Gypsy. Le bateau est véritablement taillé pour le hauturier. Pont portugais, timonerie surélevée et pare-brise inversé sont ses marques de fabrique. Un bulbe d'étrave équipe les unités supérieures à 53 pieds. Le style robuste et atypique séduit la clientèle de l'ouest des États-Unis. La marque est lancée. Cinq ans suffiront à Selene pour installer une gamme de sept modèles de 12 à 20 m de long. De neuf unités construites en 2000, le chantier passe à 22 en 2003, puis à 47 en 2007. Le chiffre d'affaires, qui est de cinq millions de dollars en 2002, est multiplié par huit en cinq ans. Et les profits suivent le même rythme (huit millions de dollars en 2007). Aujourd'hui, Selene compte deux centres de production en Chine et emploie plus de 1 200 personnes. Une success story à la chinoise, qui ne doit rien au hasard. Très tôt, Howard Chen a compris que ses clients seraient les meilleurs ambassadeurs de la marque. Les trawleristes ne sont pas des plaisanciers comme les autres. Aux États-Unis, ils forment une communauté qui navigue beaucoup et qui voue une passion sans limites à leur trawler. Et comme toute personne prête à mettre un million de dollars sur

la table pour s'offrir le bateau de ses rêves, ils se montrent exigeants. Suivant la doctrine du «no compromise attitude», le patron de Selene a donc fait de la finition et du contrôle qualité son cheval de bataille. Les mails affichés au regard de tous sur les murs des bureaux de l'administration témoignent d'un esprit critique mais constructif.

La qualité comme priorité

On peut y lire le dernier compte rendu de la visite à Zhu Hai de Greg Nichols, un ancien ingénieur de Grand Banks, débauché par Selene. «Il serait nécessaire d'éclairer davantage les ouvriers qui travaillent à l'intérieur des bateaux, recommande-t-il en préambule. La boîte qui renferme la bouteille de propane doit être agrandie selon les préconisations de l'ABYC (American Boat and Yacht Council).» Un peu plus loin, le technicien fait remarquer que la jauge de carburant sur le fly ne fonctionne pas correctement. À revoir. Mais Greg Nichols n'est pas non plus avare de compliments. Il se dit bluffé par l'ébénisterie et éprouve le même sentiment pour tout ce qui touche au travail électrique...

Les échanges de cette nature sont monnaie courante avec les distributeurs qui viennent des quatre



La timonerie rutilante du Selene 62. Réalisés en teck ou en merisier, les aménagements intérieurs nécessitent un travail colossal de vernissage et de ponçage avant d'obtenir un tel résultat.





Une visite chez Selene

► coins de la planète pour constater l'avancée des travaux et régler certaines questions d'ordre commercial. Les commerciaux et techniciens de Selene Europe, qui assure aujourd'hui 30 % des ventes dans le monde, font très régulièrement le voyage vers la Chine. Ils sont souvent accompagnés de leurs clients. « Il est rare, confie Jean-Charles Koubi de Selene Europe, que le futur propriétaire ne se rende pas au moins une fois sur place. Le temps entre la signature du contrat et la livraison du produit est au minimum d'un an. C'est comme une longue gestation. Il faut savoir s'armer de patience. » Le futur Selene est obligatoirement vendu avant même sa mise en chantier. Dick et Dorothy Brower de Seattle ont commandé un 59 pieds courant 2006. La stratification de la coque débute le 12 août de la même année pour être terminée le 17 septembre. Du 12 au 26 octobre, les premières cloisons sont installées. Un mois plus tard, Selene réalise la liaison coque-pont, puis le fly-bridge est ajusté le 14 janvier 2007. Les menuisiers attaquent les aménagements dans la foulée. Ils seront achevés le 5 mai. Les moteurs sont posés à la mi-mai. La fabrication s'achève par une longue période consacrée aux vernissages et à la finition. Le 27 août 2007, le Selene 59 des Brower quitte Hong-Kong pour la côte

ouest des États-Unis à bord d'un cargo. Les travaux ont duré douze mois. Durant toutes ces étapes, un petit écriteau mentionnant le nom du propriétaire, du distributeur et de leur pays d'origine était placardé sur la coque, une façon de montrer que chaque Selene est unique.

L'artisanat et la technologie

Déambuler sous les deux immenses hangars de Zhu Hai permet d'apprécier la part prépondérante du travail artisanal. Ici, près d'un employé sur trois est menuisier. Le bois en général et le teck en particulier, c'est la grande affaire du trawler classique. Chez Selene, pas une porte de placard, pas un tiroir, n'échappe aux mains expertes des ébénistes chinois. Tout est fabriqué sur place, manuellement, avec une précision et un coup de main qui fascinent. Parallèlement à l'aspect traditionnel de la fabrication, le chantier s'appuie sur un bureau d'études qui semble maîtriser l'outil informatique aussi bien que les ingénieurs Jeanneau ou Ferretti. Les aménagements et les schémas techniques des bateaux sont entièrement modélisés. Les distributeurs du monde entier peuvent recevoir n'importe quels dessins techniques pour résoudre ►

Selene dispose à Zhu Hai de deux immenses hangars d'environ 130 m de long. Un troisième devrait voir le jour d'ici 2010. Douze coques sont ici en cours d'assemblage. L'atelier de menuiserie est installé à chaque extrémité du hangar sur toute sa longueur.



Ces mercenaires français de la construction navale

Mandatés par une marque française, Eric et Thierry assurent en Chine le suivi de construction d'un cata de luxe.

Tiens, des Français en Chine ! Sous l'immense hangar de Jet Tern Marine, Eric Maloteaux, 30 ans, et Thierry Zilbermann, 32 ans, s'affairent autour d'un gros catamaran à moteur en construction. Le premier est architecte naval, le second, diplômé des Arts et Métiers, est ingénieur. Avec d'autres spécialistes du nautisme, ils ont monté voici un an Ziltis Limited, une société de consulting en construction navale. Leur rôle : conseiller le chantier, suivre les étapes de la fabrication, garantir le niveau de qualité, s'assurer que les délais et les coûts sont respectés... En Chine, leur client est Sophie Yachts, une nouvelle marque de catamarans à moteur haut de gamme dessinée par Van Peteghem. Un partenariat a été trouvé avec Jet Tern Marine afin que le chantier chinois réalise la construction du premier 63 pieds. Eric et Thierry sont en mission d'un an pour le compte de Sophie Yachts. Avec les ouvriers chinois, ils reconnaissent travailler beaucoup par l'exemple à l'aide de dessins, croquis ou gestes. Achevé en décembre dernier, le Sophie 63 a rejoint les États-Unis, où vit son propriétaire. Quant à nos deux free-lances de la construction navale, ils sont repartis autour du monde vendre leurs compétences à d'autres chantiers. ● Contact www.ziltis.com et www.sophieryachts.com



Entourés de leur équipe chinoise, Eric et Thierry sont en mission chez Jet Tern Marine pour le compte de Sophie Yachts.



Un évier en phase de polissage. Selene laisse le choix du matériau à ses clients. Toutes sortes de granit ou marbre leur sont proposées, mais ils optent le plus souvent pour le Corian, sans joints, pour un rendu comparable à la pierre.



Plusieurs fois par semaine, les cols blancs du chantier se réunissent autour de leur chef, Howard Chen, pour des réunions de plus souvent d'ordre technique.



Les ouvriers de l'atelier inox réalisent eux-mêmes la plupart des pièces métal du trawler. Ici, une échelle intérieure de fly-bridge en cours de finition.

Un encadrement du travail très patriarcal

Comme beaucoup de sociétés chinoises, Jet Tern Marine témoigne d'une attitude paternaliste vis-à-vis de ses employés. Si la majorité est logée, nourrie et blanchie par l'entreprise, tout continue à se faire dans l'enceinte du travail.

Une quarantaine de trawlers construits en 2007 pour près de 1 300 employés sur les deux sites de production. Jet Tern Marine affiche des rendements qui feraient sourire les patrons des grandes entreprises occidentales. C'est oublier un peu vite que le trawler est un bateau à part, qui nécessite une main-d'œuvre abondante et par la force des choses bon marché. Rien d'étonnant alors à ce que la Chine soit le leader mondial du trawler. Avec un salaire qui tourne autour de 100 dollars par mois, les ouvriers de Jet Tern sont plutôt logés

à meilleure enseigne que leurs collègues de l'industrie du vêtement. Comme beaucoup d'autres sociétés chinoises, Jet Tern se montre très paternaliste avec ses employés. Les ouvriers sont logés, nourris, blanchis par l'entreprise qui, de toutes les manières, ne pourrait pas faire autrement. La majorité des travailleurs sont de jeunes migrants du centre de la Chine qui n'ont pas les moyens de se loger individuellement. Prélevé ou non sur le salaire, l'hébergement est donc supporté par la société. À Zhu Hai, l'usine a été bâtie

en même temps qu'un gigantesque dortoir divisé en 70 chambres de huit lits. Seuls les ouvriers masculins peuvent y vivre ; les femmes, peu nombreuses dans les ateliers Jet Tern, logent généralement à l'extérieur de l'usine. La vie de famille est donc impossible. À Dong Guan, une coopérative permet aux employés de s'approvisionner en denrées diverses. Le repas est assuré à midi mais aussi le soir. La semaine hebdomadaire légale de travail est de 44 heures sur six jours (le samedi après-midi et le dimanche sont chômés).



Bientôt 14 h. Les 500 employés de Jet Tern Marine à Zhu Hai partent au rassemblement qui précède toute reprise du travail.

Après le déjeuner pris au réfectoire, les employés sont nombreux à rejoindre leur dortoir pour une courte sieste d'une heure. Lorsque l'usine tournera à plein régime, ils seront huit par chambre. Le confort est rudimentaire.



L'heure du déjeuner à Dong Guan. Plus facile à transporter sur soi, la cuillère en inox a remplacé les baguettes traditionnelles.



La majorité des ouvriers vivent dans un bâtiment situé à 50 m de l'usine.



Deux Chine qui se côtoient

À quelques centaines de mètres de Jet Tern Marine, les pêcheurs n'ont rien changé à leurs habitudes ancestrales.

Le contraste est saisissant. À quelques centaines de mètres du nouveau pôle d'activités nautiques, les pêcheurs du delta de la rivière des Perles continuent de vivre comme ils le faisaient voici cinquante ans. À bord d'un petit Zodiac mis à l'eau devant Jet Tern Marine, nous avons pu remonter l'un des méandres de cette fameuse rivière des Perles. Les pêcheurs habitent le long des berges dans des cahutes souvent misérables, sans électricité et sans vrais sanitaires. Des scènes de pêche ici ou là montrent que les gestes ancestraux n'ont pas été oubliés. Jusqu'à quand ? La banlieue de Zhu Hai ne cesse de s'étendre et aura tôt fait d'empiéter sur le territoire lacustre des pêcheurs du delta.



À bord d'une jonque hors d'âge, cette famille de pêcheurs s'en va poser ses filets sur la rivière des Perles.

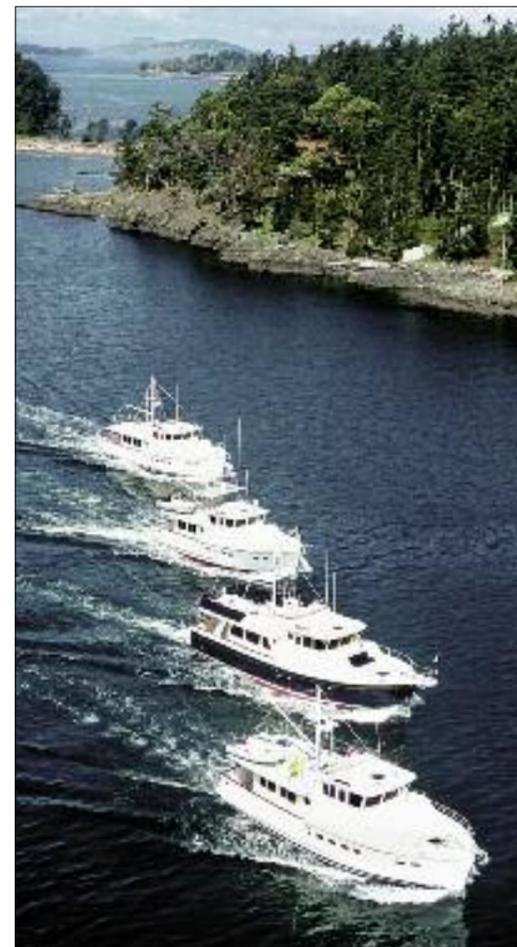
La technique ancestrale des rames croisées est encore utilisée dans cette région de Chine.



Le gabarit qui va permettre de fabriquer le moule du pont supérieur est réalisé en mousse et contreplaqué.



Ultime finitions avant la livraison de ce Selene 59 pour les USA.



Comme à la parade ! Quatre Selene naviguent de conserve près de Seattle, sur la côte ouest des États-Unis, qui abrite aujourd'hui la plus grande flotte de la marque.

un problème. Tous les jours ou presque, l'équipe d'ingénieurs rencontre Howard Chen pour une réunion de brain storming. Des consultants extérieurs viennent régulièrement y assister pour pousser la réflexion à son meilleur niveau. Et ça marche bien. Mark Tilden, trawleriste américain d'expérience et futur propriétaire du Selene 59 numéro 20, se déclare dans un mail récent impressionné par les progrès réalisés en termes d'accessibilité et de maintenance des parties techniques, « capitales sur le long terme pour le propriétaire d'un trawler ».

Un 75 pieds dans les cartons

Dans le même temps, Selene a généralisé sur ses bateaux plusieurs solutions techniques qui lui sont souvent propres. Chaque coque est compartimentée par quatre cloisons étanches, qui apportent un caractère quasi insubmersible au bateau. Pour une résistance maximale, la structure du pont principal repose sur un treillis de polyester renforcé. Quant aux réservoirs à carburant en résine, ils sont moulés dans la coque avec une trappe de visite suffisamment large pour nettoyer l'intérieur. Côté mécanique, le chantier privilégie le mo-

nomoteur de marque Cummins ou John Deere en standard pour certains grands modèles. Les stabilisateurs automatiques de coque sont évidemment préconisés par le chantier. La plupart des clients y souscrivent.

Pour l'heure, l'usine de Zhu Hai est loin de tourner au maximum de ses possibilités. Une douzaine de trawlers devraient voir le jour en 2008 mais ce n'est qu'un début. L'autre entité de Jet Tern Marine située à Dong Guan, 100 km plus au nord, assure l'essentiel de la production en construisant les Selene de 40 à 57 pieds, Zhu Hai se réservant les plus gros. Howard Chen ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Après le lancement d'un 66 pieds (lire l'essai page 80) en 2007, le patron de Selene a dans ses cartons les plans d'un trawler de 75 pieds (23 mètres). « Il existe un marché pour le "très grand" », assure Howard Chen, aux USA comme en Europe. Pour le moment, c'est un bateau plus modeste, le Selene 53, qui a été récompensé en septembre dernier à l'occasion d'un salon nautique outre-Atlantique. Il s'est vu décerner par les visiteurs du prix du meilleur trawler de l'année devant soixante autres postulants. Une reconnaissance de plus pour ce jeune chantier perfectionniste qui n'a pas fini de faire parler de lui. ■