

Les atouts du partenaire espagnol Northwind



Prototyp
e
d'un
navire
à
énergi
e
électri
que
fabriq
ué par
la
sociét
é
espag
nole.
©D.
R.

Quelques semaines après la signature d'un accord de partenariat portant sur le transfert de savoir-faire et de technologie avec le constructeur naval d'Azeffoun Sakomas, la société espagnole Northwind, connue dans son pays pour être le pionnier de la conception de navires en 3D et de leur fabrication, nous a ouvert ses portes, à Barcelone, pour visiter ses installations où sont conçus et construits des bateaux professionnels ultramodernes, et dont la fabrication est désormais envisagée à Azeffoun, dans la wilaya de Tizi Ouzou.

"C'est ici que toute l'ingénierie de l'innovation, du design et de la production, qui font de Northwind un constructeur de première classe de bateaux modernes en aluminium, en acier, en fibre de verre et de bateaux à voile de croisière et de catamarans, est développée", lance, d'emblée, Enrique Ribot, le P-DG de la société, en se dirigeant vers le siège d'Isonaval, le site le plus névralgique, sinon le cerveau de cette société espagnole. "Dans les bureaux de cette structure implantée depuis sa création, en 2003, dans l'enceinte portuaire de Barcelone, et qui dispose d'une annexe à Castellón, une équipe de dix experts travaille d'arrache-pied à mettre au point les concepts, les designs et les procédés de fabrication les plus sophistiqués. Équipée de systèmes ultramodernes, l'équipe créative et artistique, composée d'ingénieurs et de techniciens, travaillent sur différentes sections du long processus de conception qui commence par de simples esquisses artistiques conceptuelles, proposant différentes alternatives, en passant par des rendus photo-réalistes jusqu'à l'obtention de l'esthétique et du style de bateau que le client exige, puis du produit final constitué des plans constructifs pour l'atelier ou le chantier naval", nous explique William Pegram, un des ingénieurs rencontrés sur place. "Notre objectif est d'offrir à chaque fois au client un produit en avance sur son temps", dit-il, avant de nous

présenter quelques-unes des technologies utilisées. “Nous utilisons, par exemple, des équipements de mesure avec la technologie laser pour obtenir des dimensions principales, des techniques de photogrammétrie pour scanner en 3 dimensions, lorsque des précisions de mesure élevées sont requises, et nous menons des expériences de stabilité qui sont essentielles pour pouvoir connaître exactement le déplacement et la position réelle du centre de gravité du bateau”, détaille-t-il, ajoutant que d’autres technologies de pointe sont également développées pour étudier plusieurs autres aspects liés à l’architecture, à l’hydrodynamique et au comportement en mer des bateaux. “Dans cet espace dédié à la conception extérieure et intérieure des plus modernes grands yachts, bateaux de transport de passagers, bateaux de croisière, à moteur ou à voiles, et ce, en développant en permanence des concepts innovants de nature à maximiser le confort, l’efficacité et la fiabilité des bateaux, nous effectuons également de minutieuses études économiques, afin de réduire les coûts de réalisation et surtout significativement les coûts d’exploitation du bateau, nous préparons la documentation technique requise pour obtenir le marquage CE des bateaux et nous prenons en charge la gestion de l’ensemble du processus d’approbation”, ajoute encore Enrique Ribot.



©D. R.

Au cœur de la technologie de Northwind

Sur le site de construction navale, Dalmau Shipyard, que nous visitons ensuite à Arenys De Mar, à 60 km au nord de Barcelone, ce sont les différentes étapes du processus de fabrication qu’Enrique Ribot s’attelle à nous faire découvrir.

Dans un des deux bâtiments industriels de ce chantier naval de 3 000 m², et qui emploie 25 personnes, les travaux de construction d’un catamaran en fibre de verre long de 24 mètres et pouvant transporter 150 passagers sont déjà à la phase de l’assemblage du pont et de la coque. Conçu avec deux étages dont l’un est prévu en cabines fermées et le second en cabines ouvertes, ce bateau, qui représente aux yeux de ses fabricants “un exemple de réussite conceptuelle”, sera doté d’un moteur hybride, nous explique le chef de cet atelier où a été déjà fabriqué même un catamaran hauturier d’une capacité de 150 passagers fonctionnant à l’énergie électrique. “Le respect de l’environnement a été décisif dans ce projet”, nous explique-t-on. D’autres encore dont la longueur atteint jusqu’à 50 mètres et la capacité en passagers jusqu’à 250 passagers sont souvent construits en utilisant la technique de ressuage par infusion pour la coque et la stratification traditionnelle pour le reste. Au total, ce sont déjà plus de 700 bateaux de différents types à être construits dans cet atelier.

Ce nombre peut ne pas paraître important pour cette société qui a plus de 40 ans d’expérience, mais pour monsieur Ribot, la qualité semble primer sur la quantité. “L’objectif de notre société n’est pas de construire des

navires, mais de construire les meilleurs navires. Nous sommes dans une quête permanente de la perfection”, lance-t-il fièrement. “Le cheval de bataille de Northwind c’est ses brevets techniques qui lui permettent de se distinguer dans le domaine de la construction maritime”, ajoute son collaborateur, William Pegram.

À la faveur du partenariat signé entre la société espagnole Northwind et la société algérienne Sakomas, la fabrication de ces bateaux haut de gamme est, désormais, envisagée dans les ateliers d’Azeffoun où seulement des bateaux de pêche sont fabriqués. “Sakomas est appelée à se transformer en se dotant de ces nouvelles technologies et en se lançant dans ce nouveau créneau de bateaux de transport de passagers, de plaisance et, pourquoi, pas de croisière qui seront d’un apport, et non des moindres, à l’industrie et au tourisme locaux”, estime Enrique Ribot, expliquant que deux possibilités sont envisagées jusque-là, à savoir la fabrication de tous les composants en Algérie ou encore leur fabrication à Barcelone avant de procéder à leur assemblage en Algérie. “Tout dépendra du degré de maîtrise, au moment opportun, des technologies de Northwind par la partie algérienne”, explique-t-il.

C’est, d’ailleurs, dans cette perspective d’acquisition des technologies de ce constructeur espagnol, que son partenaire algérien a, à la faveur d’une convention signée durant l’année 2017 avec l’université de Tizi Ouzou, ouvert ses portes pour 19 étudiants ingénieurs, afin d’y effectuer leur stage de fin de cycle sous la direction d’un staff encadreur de Northwind, avec la condition de s’engager à travailler pour une durée de 5 à 10 ans dans ce chantier, nous a expliqué le P-DG de Sakomas, Nour Benaoudia, soulignant, par ailleurs, que son ambition, désormais, est de transformer sa société, liée à sa création par un partenariat avec des Coréens : “Northwind Algérie”.

“Northwind pourrait aider à exporter des produits algériens”

Selon les explications fournies par Enrique Ribot, Northwind n’a aucun problème à transférer la technologie ou à participer à la production avec Sakomas dans le cadre de cet accord de partenariat. “Elle pourrait aider à introduire la technologie et les marques dans cette industrie naissante en Algérie, aider l’industrie locale à s’organiser correctement et surtout aider à exporter des produits marins construits en Algérie à travers cet accord qui pourrait être bilatéral”, a-t-il soutenu, tout en considérant qu’il s’agit là d’“une grande opportunité pour les Algériens et le gouvernement de développer cette industrie”. Mais cette évolution, estime-t-il encore, “nécessite une certaine direction, et Sakomas et le reste des chantiers navals devraient travailler en étroite collaboration pour organiser la base de l’industrie”.

Le patron de Northwind se refuse, toutefois, dit-il, de s’aventurer seul sur le marché algérien. “Northwind ne trouve pas d’inconvénient à entrer dans la production de bateaux professionnels en Algérie, mais seulement avec un partenaire local. Elle n’ira pas seule à la conquête du marché algérien. Même si nous sommes méditerranéens et que nous avons plusieurs siècles d’interconnexion, il existe des différences culturelles qui font que le mieux pour Northwind est d’avoir un bon partenaire local. Nous nous sentons beaucoup plus à l’aise avec un partenaire local et nous ne pourrions jamais rester seuls en Algérie”, argumente-t-il.

Les deux partenaires, algérien et espagnol, ne semblent pas ignorer toute l’importance du défi qui les attend, mais pour eux, l’impossible n’a pas sa place. “Il y a un long chemin à parcourir, mais aussi beaucoup de défis. Le temps et les résultats nous permettront de savoir où aller”, nous répond Enrique Ribot à ce sujet. Pour sa part, le P-DG de Sakomas explique en premier lieu que ce changement de cap, qui fait que sa société passe de la fabrication de bateaux de pêche à celle de bateaux de transport des passagers et ceux de plaisance, notamment les bateaux- restaurants, est une nécessité dictée par la suspension, par le ministère concerné, des autorisations d’acquisition de sardiniers et de chalutiers.

De Barcelone : Samir Leslous