

Sibiril : Le beau retour du chantier de Carantec

© MER ET MARINE - CAROLINE BRITZ

« La légende dit que nous sommes le plus vieux chantier naval français ». Tristan Pouliquen, directeur opérationnel du chantier Sibiril Technologies, à Carantec, aime rappeler l'histoire de l'entreprise très longtemps familiale et qui remonterait à 1789. Parti de la charpente, le chantier s'est ensuite mis à construire des bateaux en bois pour la baie de Morlaix. Des décennies à construire des unités robustes pour ce coin de Bretagne Nord aux conditions de mer pas toujours clémentes.

Le chantier résistant pendant la deuxième guerre

Puis il y a eu la deuxième guerre mondiale. « Ernest Sibiril a rapidement rejoint les forces françaises libres du général de Gaulle. Et tout le chantier est devenu résistant ». Les employés récupèrent les épaves, les retapent très vite et les convoient vers l'Angleterre avec des passagers qu'ils exfiltraient vers Londres. « Près de 200 personnes ont pu traverser la Manche grâce au chantier Sibiril ». Une belle histoire, dont personne ne se gargarise dans la famille mais qui a valu au chantier l'honneur de la décoration par le général de Gaulle lui même.

L'entreprise réussit à reprendre son activité après la guerre, construit et répare, pour les professionnels, pour la plaisance et pour les militaires. « Le virage vers le composite est intervenu en 1979 », précise Tristan Pouliquen. Dans les années 2000, les difficultés s'accroissent et aboutissent, en 2011, à une liquidation puis un rachat par le groupe de Jean-Pierre Le Goff.



Le chantier de Carantec (© MER ET MARINE - CAROLINE BRITZ)

La « marque Sibiril » et l'IPS

« A partir de ce moment-là, l'activité a été recentrée sur la construction et la création d'une marque Sibiril : fiabilité, qualité et ponctualité ». Le chantier parvient à renouveler la confiance de ses clients historiques, les stations de pilotage et le sauvetage, en particulier grâce à ces valeurs. « Nous avons une équipe de 22 personnes, dont des architectes navals qui forment un petit bureau d'études. Grâce à cela, nous avons toutes les compétences ici, du dessin au lignage. Nous pouvons réaliser un projet clé en main et le suivre de bout en bout ».

Avec la reprise du chantier est aussi arrivée la propulsion IPS de Volvo Penta (une sorte de pod qui a d'abord équipé les yachts, notamment pour la souplesse et la facilité de manœuvre qu'il offre) inaugurée sur la pilotine de Cherbourg, livrée en 2014. « Nous avons travaillé en collaboration étroite avec l'architecte Pierre Delion pour combiner tous nos savoir-faire et construire un bateau autour de cette propulsion qui était nouvelle dans ce secteur ». Les premiers dessins de la CH4, d'une longueur de 11.95 mètres pour une puissance de 330 chevaux et une vitesse de quasiment 30 nœuds, sont présentés en 2012. 18 mois plus tard, le prototype est livré à Cherbourg. Où il donne, depuis, toute satisfaction, « la meilleure publicité que nous puissions avoir est le témoignage positif des utilisateurs ».



La pilotine CH4 de la station de Cherbourg (© SIBIRIL TECHNOLOGIES)

La nouvelle propulsion a aussi convaincu les stations de la Seine et de Dunkerque pour des pilotines de 15 et 16 mètres. « L'IPS consomme moins, est fiable et améliore la tenue à la mer. Même si les bateaux sont plus lourds, mais ils peuvent sortir et fonctionner efficacement dans des conditions plus sévères. C'est ce qui plaît aux pilotes ». Porté par ces récents succès, le chantier a développé différents modèles de pilotines, pour des tailles allant de 10.50 mètres à 16 mètres. « Même s'ils sont pensés autour de l'IPS, nous pouvons, bien sûr, les adapter à de la propulsion traditionnelle ».

Un beau plan de charge

Dans le hall d'assemblage de 600 m², il va y avoir, prochainement, beaucoup de bateaux de sauvetage. Le chantier vient de livrer le premier canot tous temps de nouvelle génération (CTT NG) à la SNSM pour la station de l'île de Sein. Il va enchaîner, d'ici 2018, sur la construction des deux suivants, destinés aux sauveteurs des Sables d'Olonne et de Sète. Sibiril technologies construit également trois vedettes SNSM de 12 mètres et la pilotine de Dunkerque. Beau plan de charge qui pourrait encore se renforcer prochainement.

« Nous avons de beaux projets, avec des clients qui nous poussent à toujours faire mieux », se réjouit Tristan Pouliquen, « nous avons atteint une phase de consolidation et commençons à nous mettre en veille sur d'autres secteurs ».