

Meta : un chantier à la montagne

Certains de ses clients s'appellent Moitessier, Antoine, Philippe Poupon et même José Bové. Près de Lyon, à 400 mètres d'altitude, le chantier naval Meta fait des bateaux à 350 km de la mer.

« Tarare ? C'est là où il y a Meta ! » En trainant dans les ports, il n'est rare de rencontrer quelqu'un qui connaisse le nom de cette ville industrielle de 10 000 habitants au nord-ouest de Lyon. À Tarare, où le textile a longtemps régné en maître, Meta, c'est « l'usine à bateaux », comme on dit. Et c'est vrai qu'avec son toit en accordéon, le chantier bordé par la nationale 7 a tout d'une petite usine textile parmi d'autres.

Un chantier naval ? Construire des bateaux à 350 km de la mer, à 400 mètres d'altitude, entouré de hautes collines peuplées de sapins, en voilà une drôle d'idée... Pourtant pas si mauvaise.

« On a toujours eu du travail même si on a pu avoir un peu moins de demandes pendant la crise, explique le patron, Patrice Passinge. Mais c'est bien reparti. Le prochain bateau que je signe, c'est pour une livraison en 2012. Les gens le savent quand ils viennent chez nous. »



L'« Aurora Magnetica », un navire scientifique construit par Meta, a passé tout un hiver prisonnier des glaces du Groënland. Il s'en est sorti sans dommage.

DES CLIENTS FIDÈLES

Dans le grand hall très années 1960, quatre coques sont en construction et quatre bateaux en cours de finition dehors par leurs propriétaires. Car la spécialité de Meta, c'est de construire une coque motorisée (généralement par Nanni Diesel, son principal partenaire) et traitée contre la corrosion puis de la livrer à ses clients

non aménagée. Soit ils le font eux-mêmes, comme les époux Lamblin (*lire page ci-contre*), soit ils confient cette tâche à un chantier en Méditerranée, principalement à Hyères chez Olbia, ou à La Rochelle chez Hervé. « Il y a 20 ans, se souvient Patrice Passinge, qui a démarré ici comme apprenti, tout le monde terminait lui-même son bateau. »

Meta construit essentiellement des bateaux de plaisance mais également des navires de travail. Pour un Français installé au Royaume-Uni, il a ainsi actuellement en chantier un navire scientifique d'exploration arctique de 15 mètres, l'Ilap Inuit, qui sera aménagé à Hyères et naviguera au Groënland. Les tôles de bordé font 15 mm, le fond 20. Ce

client lui a déjà fait construire l'Aurora Magnetica, un 18,50 mètres revendu depuis.

Car Meta a des clients fidèles. Une quinzaine en sont à leur 2^e bateau. « Une demi-douzaine en sont même à leur troisième », dit fièrement Patrice Passinge. Quand il fait le tour des ports, Patrice Passinge a l'œil sur ses bateaux. « Je ne veux pas industrialiser Meta pour avoir dix fois plus de clients. Quand je vois, de loin, un bateau qui est sorti d'ici, je suis capable de dire à qui il est. »

Patrice Passinge sort un dossier. Un autre client, pris dans une tempête le 12 mai 2008 dans le triangle des Bermudes, écrit dans son rapport de mer : « Si on n'avait pas eu de bateau Meta, on ne serait pas là pour en parler. »

DES COQUES SOUVENT STANDARD

Meta ne fait que des constructions à la demande mais les coques sont le plus souvent standard. L'Outremer 33 en est à son 23^e exemplaire, le Dalu 40 à son 28^e ou le Dalu 47 à son 22^e. Sa plus grosse réalisation ? Un 23 mètres, le Maya 7, livré en 2000 puis aménagé à La Rochelle.

Tarare a beau être loin de la mer, la logistique ne pose généralement pas de problème. « C'est parfois un peu difficile pour des gros trollers à moteur vers Hyères, reconnaît le patron. On peut les transporter alors en deux parties. »

Meta en est à plus de 200 bateaux construits en Strongall, le procédé à base de peau porteuse en alu, utilisé depuis son invention en 1977. Le chantier emploie actuellement quatre salariés plus un apprenti en atelier mais embauchera deux personnes cette année. Son rythme ? « Une dizaine de bateaux simples par an ou deux à trois plus compliqués. » Des navires qui, cet hiver particulièrement rigoureux dans les monts du Lyonnais, sortaient du hall pour trouver la neige à défaut de la mer...

Thibaud TEILLARD

Près de 50 ans de construction navale

L'histoire de Meta démarre à Chauffailles, en Saône-et-Loire, encore plus loin dans les terres. Jean Fricaud y possède une usine de mécanique générale et de pelles hydrauliques. En 1952, ce métallurgiste autodidacte y a construit lui-même son bateau de 11 mètres, le Sainte-Marthe, pour pêcher au Grau-du-Roi.

Et puis en 1962, il est approché par Bernard Moitessier et accepte de lui construire la coque de son célèbre Joshua. « Il y a eu beaucoup de publicités autour », raconte Patrice Passinge. Faute de pouvoir s'étendre à Chauffailles, Jean Fricaud a construit entre-temps une deuxième usine de mécanique à Tarare, à une cinquantaine de kilomètres plus au sud.

Quand il vend son entreprise, en 1963, l'acheteur ne veut pas de Tarare. Jean Fricaud dit à son fils Joseph, passionné de mécanique : « Jojo, tu vas aller à Tarare et tu vas y construire des bateaux ! » Patrice Passinge s'amuse. « À l'époque, on disait oui à papa. Et puis il y avait beaucoup de demandes car Moitessier avait fait rêver tout le monde. » Pas moins de 70 Joshua, en acier, sont sortis des ateliers. « Ils naviguent tous encore et la plupart en très bon état », salue Patrice Passinge.

En 1974, le chanteur Antoine relance Meta qui devient plus que jamais associé au grand voyage. Le chantier lui construit le Banya 2, dessiné par Michel Joubert. Trois ans plus tard, c'est la révo-

lution à Tarare : Joseph Fricaud abandonne le tout acier pour se mettre aussi à l'aluminium en inventant le Strongall. « Ce n'est pas un matériau mais un procédé de construction, explique Patrice Passinge. Au lieu de fabriquer une structure, on fait une peau porteuse. » La méthode s'impose et, en 1980, l'acier est définitivement abandonné.

En 1984, Patrice Passinge a 17 ans quand il rentre chez Meta. Le jeune homme est du village d'à côté et il n'aime pas trop l'école. En 5^e, il a fait métallier en apprentissage. Le fabricant de charpentes métalliques qui doit l'embaucher ne le prend finalement pas et lui conseille d'aller tenter sa chance ailleurs. « On m'a dit que je devais aller voir du côté de l'usine à bateaux. Je n'y connaissais absolument rien. Ils étaient six à l'atelier, je suis devenu le septième. Je n'aurais jamais dû construire des bateaux mais j'y suis toujours... »

Mieux : il est même devenu le patron après avoir été le chef d'atelier de Joseph Fricaud quelques années. « J'ai mordu », sourit-il. En 2005, Patrice Passinge, qui avait toujours voulu se mettre à son compte, rachète Meta à Joseph Fricaud qui prend sa retraite. « Jojo » vient toujours voir de temps en temps l'usine à bateaux, née par hasard au milieu des terres. L'un comme l'autre n'auraient jamais dû construire des bateaux mais en ont sorti depuis quelques-uns...

T. T.

PAS LA FRIME

Dans la droite ligne de Moitessier ou d'Antoine qui y a fait construire ses trois bateaux, les amateurs de Meta ne cherchent pas la frime mais des navires de grand voyage. Du fiable, du costaud. Il y a 20 ans, Meta faisait 90 % de voiliers mais les bateaux à moteur sont désormais majoritaires. « On peut faire désormais des grands voyages économiques au moteur », estime Patrice Passinge.

Nombreux sont les clients qui vivent plusieurs mois à bord. « L'un d'entre eux, à plus de 70 ans, y passe même 10 mois de l'année. Le reste, il est chez ses enfants à Marseille. » Son bateau a été pris en septembre 2004 par le cyclone Ivan aux Grenadines. Drossé dans la mangrove, il est un des rares à n'avoir pas coulé. « De toute façon, dans un bateau Meta, on n'avait pas peur », écrit le septuagénaire aventurier, resté 20 minutes calfeutré à l'intérieur.

« On ne vend pas des bateaux, on les construit »

Les gens ne viennent pas à Tarare « pour acheter un bateau » mais pour « le faire construire ». Et pour Patrice Passage, le patron du chantier, « ce n'est pas du tout la même démarche ».

Patrice Passage, un patron au faux air de Jean Reno que ses employés tutoient, est tombé dans les bateaux par hasard. Il en a fait une passion. « On construit des trucs qui ont une finalité », s'amuse-t-il.

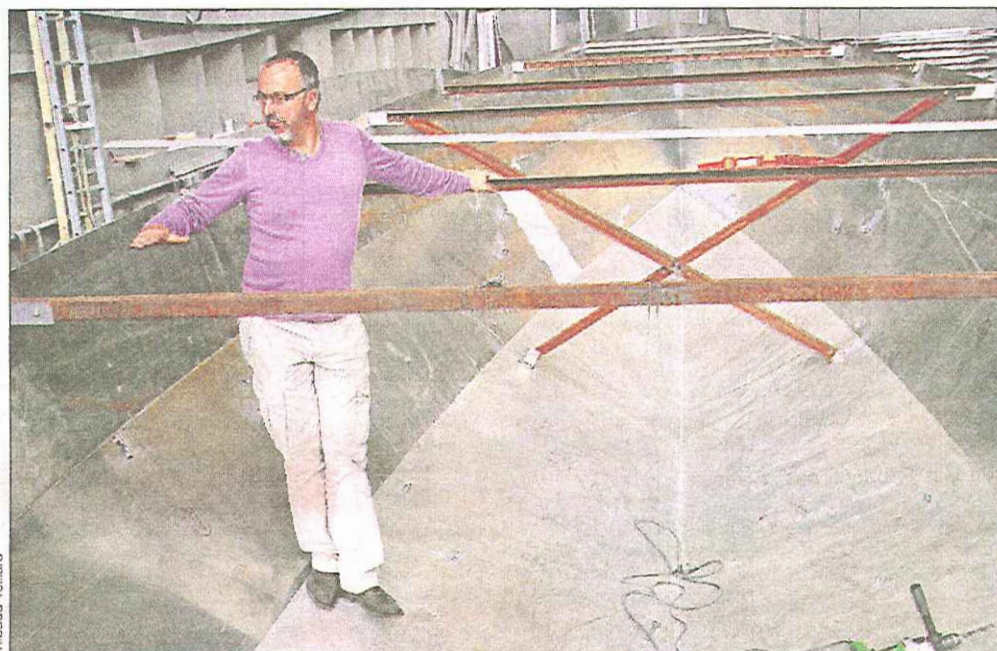
Le chanteur aventurier Antoine, fidèle client, vient souvent. Il était encore à Tarare en mai. Et ceux qui suivent les aventures de Philippe Poupon dans le passage du nord-est savent qu'il est sur un bateau de 19 mètres qui est sorti du chantier Meta. « On n'est pas des vendeurs de bateaux mais des constructeurs, se targue son patron. Et on ne vient pas à Tarare pour acheter un bateau, on vient pour le faire construire. Ce n'est pas du tout la même démarche. »

Les clients font souvent la route de Tarare à l'occasion de portes ouvertes, qui ont lieu tous les mois. Ils y rencontrent deux architectes travaillant beaucoup avec Meta, le Rochelais Michel Joubert et Jean-Pierre Brouns, installé en Ardèche. L'accueil est convivial et il n'est pas rare, ces jours de portes ouvertes,

que tout le monde, vieux clients, clients potentiels, architectes et patron, se retrouve à la grande table du Logis de France, de l'autre côté de la nationale, en se racontant des aventures de mer.

Certains clients viennent d'Australie. Un autre s'appelle José Bové. Une histoire à la Meta. « Il y a une dizaine d'années, j'avais envie d'avoir mon propre bateau, raconte Patrice Passage qui était encore à l'époque chef d'atelier de la société de Joseph Fricaud. J'en ai discuté avec Jean-Pierre Brouns sachant que je voulais le plus petit possible. Mais 7,50 mètres pour un tour du monde immatriculé en 1^{re} catégorie, c'était trop petit. »

Alors Patrice Passage s'est construit un 8,80 mètres, le samedi, le dimanche, le soir, en dehors de ses heures de travail. Il l'a appelé Petit monde. « La coque était montée et le roof fait quand, un jour, un client venu pour les portes ouvertes m'a dit qu'il voulait le même que le mien. C'était José Bové, que personne ne connaissait encore vraiment avant l'affaire



Patrice Passage, dans son chantier de Tarare, fier de construire « des trucs qui ont une finalité ».

du MacDo de Millau. Un type génial, qu'on soit d'accord ou non avec ses idées. »

Depuis, Patrice Passage a re-

vendu son bateau pour financer son prototype de troller écologique Ecotroll et José Bové n'a plus trop le temps de naviguer.

Son bateau Meta l'attend à sec à Hyères.

Thibaud TEILLARD

UN TRIMARAN POUR FINIR LEUR VIE AUX QUATRE COINS DU GLOBE

Simone et Émilien Lamblin, 68 ans, ont posé leurs deux conteneurs l'un sur l'autre à côté du bateau. En bas, leur chez eux. Sommaire mais confortable.

Un petit salon avec un coin cuisine quand on rentre, un grand lit au fond. Il y a même une machine à laver. Au-dessus, dans l'autre conteneur maritime recyclé, l'atelier d'Émilien, sa « grosse caisse à outils ». C'est ici, le long d'un des murs du chantier Meta, que vivent et tra-

vailent les Lamblin. Un couple de retraités varois qui, pour la deuxième fois de son existence, a décidé de changer de vie. « On avait 20 ans tous les deux quand on a tout quitté en Algérie, explique Émilien Lamblin. Vous savez, les pieds-noirs sont souvent des gens entreprenants qui n'ont pas peur du changement. » Dans le Var, elle était professeure, lui ingénieur en construction mécanique. Il a fait de bonnes affaires

en créant son entreprise de reconditionnement de boîtes de vitesse.

Une nouvelle fois, après 40 ans dans le Midi, les Lamblin ont décidé « d'aller voir ailleurs sur d'autres continents ». Leur envie ? Construire un bateau et finir leur vie aux quatre coins du globe. « On n'est pas du tout des marins, reconnaît Simone. Mais un ami qui navigue nous a dit : si vous voulez un bateau, allez chez Meta ! Nous connais-

sant, il savait bien qu'on n'allait pas partir sur une coquille de noix. »

Simone et Émilien n'étaient jamais venus à Tarare et, comme tant d'autres, n'imaginaient pas un chantier naval dans les terres. Ils ont été séduits et ils ont commandé un bateau dessiné par Jean-Pierre Brouns.

L'architecte a vite compris qu'ils n'avaient comme seule exigence que de vouloir habiter sur leur future boîte, du Canada à l'Australie. Le voilier et le monocoque ont aussitôt été éliminés au profit d'un trimaran hauturier de 15 mètres, avec deux étages qui correspondent presque à deux pièces. « Patrice nous a livré la coque avec deux moteurs Nanni de 115 ch de 4 litres de cylindrée avec safran installé, explique Émilien Lamblin. Tout le reste, c'est moi qui le fais. »

Patrice Passage a donné son feu vert pour que le couple installe ses conteneurs à côté du chantier. Des conteneurs maritimes ex-frigorifiques qui transportaient des carcasses de mouton. « Maintenant, ironise Émilien Lamblin, ils abritent des carcasses de vieillards. »

Depuis qu'ils sont là, ça bosse dur sur le bateau livré par Meta ce printemps. Le futur aventurier se donne un an pour le finir. Trop ambitieux ? « Il a déjà construit une maison », répond Simone.

Le rêve s'est juste un peu terni quand Émilien Lamblin, à peine la coque terminée, s'est découvert une polyarthrite rhumatoïde. La douleur fait désormais partie de son quotidien mais Émilien avoue être d'un « optimisme maladif ».

UN BUDGET DE 450 000 EUROS

Pour construire leur bateau, Simone et Émilien se sont fixé un budget global de 450 000 euros. Leurs 3 000 heures de main-d'œuvre voire plus en aménagement sont bien sûr gratuites. Dans un autre chantier, ils auraient dû payer bien plus cher.

Pour financer leur rêve, ils ont vendu leur maison, une villa de 400 m². Plus besoin de pied-à-terre au bord de la Méditerranée, ils ne reviendront un jour en France qu'en avion pour voir leurs enfants, trois garçons et une fille qui vivent dans le Midi. D'ici là, il faudra terminer le bateau qui sera mis à l'eau sur la Saône, du côté de Villefranche-sur-Saône, avant de descendre le Rhône et goûter à l'eau salée.

Émilien espère que ce sera pour l'été 2011. Simone, plus prudente, voit ça plutôt pour le Noël qui suivra. Un beau cadeau.

T. T.



Simone et Émilien Lamblin, devant leur trimaran de 15 mètres qu'ils aménagent eux-mêmes, à Tarare.