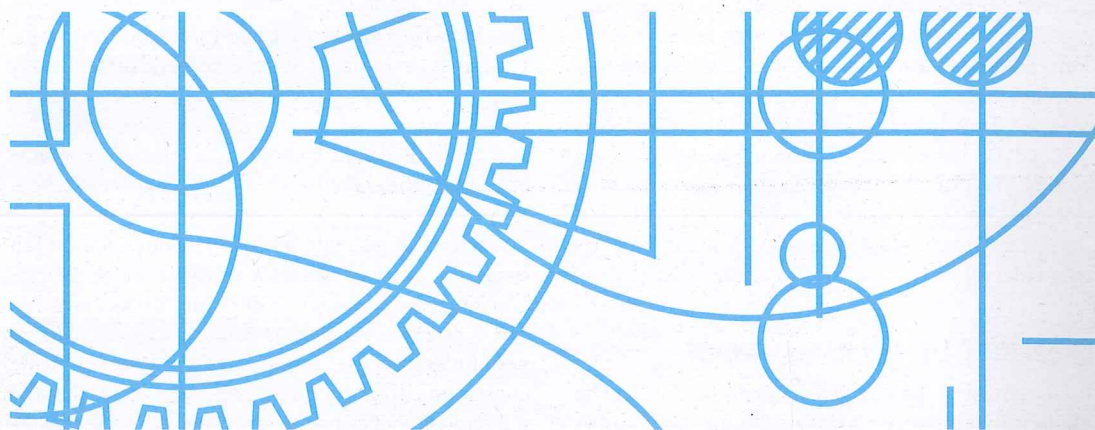


AEROFLEET, L'ENTREPRISE MULTICOQUE

Raphaël Van Vlodorp III est un peu l'archétype de l'entrepreneur wallon: un mélange de scientifique de haut vol, d'homme d'affaires avisé, d'inventeur visionnaire, d'artisan génial, de spécialiste de réputation mondiale, mais oublié des siens, de Peter Pan qui refuse de faire grandir son entreprise au-delà du plaisir qu'il en tire... Visite guidée d'Aerofleet, en compagnie de son fondateur, Raphaël Van Vlodorp.



Aerofleet est comme un catamaran. Société à deux coques, l'une vogue en Belgique, l'autre en France. Deux barreaux, père et fils, en alternance: Raphaël et Marc Van Vlodorp. Nous sommes à Givet, juste derrière la frontière. Quand je me dirige vers le hall d'accueil – vide –, c'est un battant du portail de l'atelier qui s'ouvre. Raphaël, en combinaison blanche, fait de grands signes. «Par ici. Bonjour, par ici!» Le gros parallélépipède aux murs gris aveugles, d'une simplicité zen, en bord de Meuse, juste derrière la frontière française, cache deux catamarans en matériaux composites. Le moulage et la construction en composites, carbone, kevlar, fibre de verre, mousse PVC,... sont des spécialités de cette entreprise. Installée à Soumagne depuis 1990, elle a trouvé ici, dans un nouvel espace, bâti en 2006, un lieu davantage propice à la construction navale, grâce au port fluvial de Givet.

Deux techniciens s'affairent. Raphaël Van Vlodorp n'est pas en reste, il est partout. Il donnerait envie de saisir un outil et de se mettre à l'ouvrage. Il présente, très fier, ses bébés, des voiliers quasi jumeaux. L'un est à lui, l'autre sera adopté par un médecin suisse. Mais ils partiront ensemble, avant l'été, pour une croisière autour de l'Angleterre. On commence à voir de l'accastillage, les aménagements intérieurs se profilent. Le patron d'Aerofleet, qui a passé l'âge de la retraite, partira avec son client, mais chacun sur son bateau, en flottille et en famille.

Les forces de Mme Van Vlodorp ne lui permettant plus de participer à la manœuvre, Raphaël améliore l'engin pour le diriger seul. Il a conçu – breveté et mis en vente – un étonnant frein de bôme, arrêtant la course folle de celle-ci en cas d'empannage; de même qu'une bôme canoë rigide qui protège et récupère la grand-voile, quand on l'affale, manœuvre délicate.

Ce projet de voyage a une singularité: les deux bateaux

frères ont des programmes différents: si l'un est un lieu de vie pour ses propriétaires, qui n'en sont pas à leur premier tour du monde – «ils savent ce qu'ils veulent, on ne leur raconte pas d'histoires» –, l'autre catamaran électro-solaire est, lui, un laboratoire de recherches pour Aerofleet.

DEUX BATEAUX DANS UN HANGAR

Le premier répond à un cahier de charges qui ressemble à un traité de développement durable. Couvert de 47 panneaux solaires de 120 W, équipé de deux éoliennes de 500 W et de deux hydrogénérateurs de 500 W, ce catamaran de 15 m sur 8 est fin prêt pour l'après-pétrole, même si on doit admettre que, dans sa construction, les dérivés de l'or noir abondent.

Mais il faut construire léger et solide. 2 tonnes de batteries sont à porter. Le poids est l'ennemi. Rien que les câbles électriques font déjà... 200 kg. Une gouttière récoltera la pluie et fournira l'eau potable après filtrage. Rien, cependant, ne sera jeté par-dessus bord, les déchets seront triés et conservés, jusqu'au prochain dépôt à terre. La navigation ne laissera sur l'eau qu'un sillage, et encore bien délicat, vu le dessin des coques planantes – car Van Vlodorp est aussi architecte naval. Ce voilier-ci n'a pas de bôme, il sera tiré par ses voiles d'avant, car il faut éviter l'ombre sur la plateforme des panneaux solaires. Prix de base, prêt à naviguer: 450.000 euros. Et puis, il y a les options... Quand on veut bien faire, on ne lésine plus et, au bout du compte, on sort gagnant.

Quant au second, le bateau du patron, son gréement est conventionnel, même s'il inclut les derniers développements de l'architecture pour la course au large: ceux qui ont fait leurs preuves, comme le mât aile, orientable, qui suit le lit du vent. Ce catamaran-ci est truffé de cap-

Raphaël Van Vlodorp, à la barre d'un grand rêve réalisé.

© COLIN DELFOSSE

teurs et d'instruments de mesure. La croisière de Raphaël Van Vlodorp multipliera les tests de résistance de sa construction.

Car il ne fait pas les choses à moitié, ce chercheur perfectionniste en diable. Ce qu'il teste notamment, c'est le Graal du marin, le matériau de construction «parfait»: une mousse PVC aussi dure que légère, plus ou moins épaisse selon les endroits de la coque, prise en sandwich entre deux plaques de fibres carbone. On est loin du polyester, pesant et fragile, de la plupart des bateaux de série. De retour, les deux catamarans subiront retouches et renforts qui optimiseront leur durabilité, performance et sécurité. La mer ne pardonne rien. Mais, comme l'espace, elle suscite la découverte. Ce banc d'essai est, pour Aerofleet, un investissement qui débouchera sur la conception de nouvelles applications... Son chantier naval place l'entreprise dans un étroit créneau, pour une clientèle exclusive et soucieuse de durabilité, situé quelque part entre les expériences risquées de la course au large – la Formule 1 de la voile, «où les skippers tirent, tirent, sans savoir quand ça va casser, et ça casse!» –, et la plaisance standardisée – le mobile home de Monsieur Tout-le-Monde.

LA NICHE, C'EST LE GRAND VOYAGE

Parallèlement aux bateaux qui portent la passion des Van Vlodorp, il y a quantité d'autres réalisations, liées au métier de la construction en composites: les coupoles des télescopes de Cerro Paranal au Chili, le projet européen de plus grand observatoire au monde; les tuyères et «fairings» de l'Airbus A380; des protections d'armes pour la FN...

Mais Raphaël Van Vlodorp n'apprécie pas la précarité du statut de sous-traitant. Développer une production propre est vital, pour rester libre et assurer le long terme, et ce dans des niches spécialisées à l'extrême, si spécifiques qu'elles restent hors d'atteinte de la concurrence. Aerofleet s'impose et n'a besoin d'aucune pub: le client vient, avec son besoin pointu, il finit toujours par trouver l'artisan capable. Le bouche-à-oreille fait le reste. Au grand étonnement de Raphaël Van Vlodorp, ravi: «Comme le monde est petit!» Voilà comment expliquer la présence, dans son catalogue, de l'Endurance, un voilier traditionnel des années 70, qui jure à côté des catas au dessin futuriste. C'est que l'architecte canadien Peter Ibold, primé aux USA, avait entendu parler, dans les années 90, par un ami professeur de l'université de Boston, d'un artisan belge, au pays de Herve, capable de construire les meilleurs bateaux... Raphaël Van Vlodorp a hérité des moules d'un bateau de légende, ça ne se refuse pas.

Une question irrite. Vous ne connaîtrez pas le chiffre d'affaires d'Aerofleet. «Mieux vaut un CA de 100 euros, avec un bénéfice de 2, qu'un chiffre de 100 millions et une dette.»

De même il élude la question du nombre d'employés. «Une dizaine...» A Soumagne et Givet? «Oui.» Et ce depuis le début de l'aventure. Car l'entrepreneur veut rester cet artisan libre sans la pression des délais, des volumes, du rendement. Libre d'inventer, dès qu'il aura épuisé un sujet. Déjà songé à une introduction en Bourse? «Croître est

«Croître est dangereux, l'important est de garder la taille optimale.»

dangereux, l'important est de garder la bonne taille!» La taille optimisée. Un projet en Suisse est cependant lancé. Ils y attendent Aerofleet, qui se tâte encore... On se prend à rêver de trimarans.

Après un régentat technique, des études (économie et économétrie) à l'Université de Liège, Raphaël Van Vlodorp a enseigné la recherche opérationnelle et la gestion financière. En guise de travaux pratiques, il avait fait construire, par ses étudiants, le «Formule 28», premier catamaran belge. Il s'est mis en disponibilité pour créer Aerofleet Belgique, société de thermo-laquage. Ce matheux s'est tourné vers les composites qui permettent de construire n'importe quoi, mais nécessitent quantité d'équations pour calculer leur résistance. Il garde tous ses contacts, dans le monde scientifique. L'important, pour lui, plutôt que d'engager un ingénieur, est de dénicher l'oiseau rare, l'expert qui aura la réponse à la question qu'on pose, de le payer très cher, mais avec la garantie du résultat.

Après les piscines et les coffres à bagages, la passion de la construction navale, qu'il avoue depuis ses 10-12 ans, quand il fabriquait des radeaux, l'a rattrapé. Aerofleet France est la niche où cet hyperactif aux vies multiples – «autodidacte», dit-il –, compte prospérer maintenant, et surtout prendre du plaisir. Il y construit des bateaux de voyage, sur mesure, sans concession, novateurs, durables, «améliorés, perfectionnés». Son fils Marc assure la relève et compte bien ramasser les pépites de son père. Voyant combien la passion de papa le maintient, il lui répète: «Nous prendrons notre retraite ensemble.» **LUC DECHAMPS**

Ce catamaran ne comportera pas de grand-voile, afin de ne pas faire d'ombre sur le toit du roof, couvert de 47 panneaux solaires.

© COLIN DELFOSSE

