

VISITE D'USINE



PARKER

UN SAVOIR FAIRE MADE IN POLAND

EN QUELQUES ANNÉES, PARKER S'EST FAIT UN NOM EN FRANCE EN PROPOSANT DES BATEAUX BIEN PENSÉS ET SURTOUT BIEN FABRIQUÉS. TOUTEFOIS, IL SOUFFRE ENCORE PARFOIS D'UNE ÉTIQUETTE DE « BATEAU POLONAIS » QUI VÉHICULE NOMBRE DE FANTASMES ET D'IDÉES REÇUES. POUR TORDRE LE COU À CES CROYANCES ERRONÉES, LE CHANTIER D'OSTRODA NOUS A OUVERT SES PORTES ET FRANCHEMENT, ÇA VALAIT LE COUP !

Texte et photos D. SALANDRE

Si l'on parle souvent des bateaux polonais, ce n'est en revanche pas toujours en termes élogieux. Entre le discours commercial de certains concurrents, la volonté de certaines marques de ne pas admettre qu'elles produisent en Pologne ou quelques idées d'un autre âge, on entend de tout à propos des chantiers polonais et surtout des choses inexactes.

Avant toute chose, il convient donc de tordre le cou à quelque a priori. Si la Pologne fut sous domination soviétique pendant longtemps, c'est aujourd'hui de l'histoire ancienne et il s'agit désormais d'un pays moderne qui plonge à rythme soutenu dans le 21^e siècle. Aux tours de verre de Varsovie répondent les nouvelles autoroutes et si tout n'est pas encore résolu, le dynamisme de ce pays a de

quoi faire nombre d'envieux, dont la France... Côté nautisme, la donne est encore plus impressionnante. Avec une production d'environ 25 000 bateaux par an, le pays est tout simplement le premier constructeur européen et nombre de marques américaines, scandinave ou encore françaises (Jeanneau, Beneteau) y ont implanté l'essentiel de leur production.

La Pologne, premier constructeur européen

C'est dans ce contexte que Parker s'est développé. Créée en 1999, l'entreprise s'appelait alors ModelArt et produisait essentiellement des prototypes et des moules pour d'autres fabricants. Fort de son savoir-faire, la société prit rapidement un tournant en s'orientant vers la production à proprement dit de coque en polyester puis de bateaux complets. En 2011, la production de semi-rigides, sous la marque Parker Rib voit le jour puis en 2003, un accord est passé entre Parker et Askeladden pour la production de bateaux, ceux que nous connaissons en France sous le nom Parker et justement développés par Parker. Fort de ce succès, le chantier va également entamer une collaboration avec le premier groupe nautique français pour la réalisation des moules et prototypes puis avec d'autres acteurs scandinaves de renom.

Une diversification qui permet à Parker d'être l'un des gros acteurs sur le marché polonais avec environ 400 unités produites par an, un

chiffre en constante augmentation. Pour soutenir sa croissance, l'usine a d'ailleurs largement agrandi ses locaux, mais aussi investi dans du matériel de pointe. C'est ainsi qu'on y trouve la plus grosse machine à commande numérique de Pologne, un jouet à quelques millions d'euros capable de réaliser un prototype de 13 mètres de long sur 5 mètres de large en une seule pièce.

Côté fabrication à proprement parlé, le chantier utilise des méthodes assez classiques. Les coques sont ainsi réalisées par stratification manuelle en utilisant plusieurs types de mat et rowings en fonction des endroits et surtout une résine de haute qualité entièrement certifiée. L'injection est pour le moment réservée à de petites pièces, car le chantier préfère privilégier le savoir-faire et la solidité pour le moment. Une fois terminée et démoulée, la coque va recevoir une structure en Oméga réalisée en bois. Très imposante, cette structure, qui est ensuite stratifiée, explique en partie la solidité des embarcations.



VISITE D'USINE / Parker



L'étape suivante consiste à installer tous les éléments présents dans le bateau, à savoir les câbles, la plomberie, les commandes moteurs, les WC, les meubles de la salle de bain et tout ce qui sera caché par la suite. Une méthode efficace qui contraste avec nombre de chantiers où l'on assemble la coque et le pont avant de procéder à l'aménagement.

Un contrôle qualité intraitable

Ce n'est qu'une fois tous les composants installés que le pont va venir rejoindre la coque et que l'on va fixer les deux avec de la colle, mais aussi avec un rivet tous les 10 cm, de quoi assurer une solidité optimale. Vient ensuite l'heure de poser les derniers accessoires avant que n'entre en piste Tomasz, le Monsieur qualité de chez Parker. Muni d'une lampe à ultraviolet, de quelques instruments et d'un crayon, il va passer en revue centimètre par centimètre le bateau à la recherche du moindre défaut. En cas de problème, il dispose d'une équipe de retoucheurs prête à intervenir et si le souci est plus important, le bateau retourne sur la chaîne de production. À cela s'ajoute une fiche de suivi complète qui offre une traçabilité totale à chaque bateau. L'inspection se poursuit ensuite dans la piscine où le bateau va être démarré et les parties hydrauliques testées. On va également contrôler l'étanchéité de chaque élément, le fonctionnement des toilettes et de manière générale, que tout fonctionne. Une méthode qui permet au chantier d'afficher un taux de retour extrêmement faible.

Contrairement à certains chantiers, Parker ne fabrique pas tout. Les inox, les réservoirs, la sellerie et la menuiserie sont confiés à des sous-traitants locaux. De même, les bateaux bénéficient d'une certification délivrée par un organisme extérieur, un gage de sérieux.

Une organisation bien rodée qui permet à l'entreprise d'afficher un taux de croissance qui fait rêver, mais aussi de conforter une image de qualité qui va bien au-delà de ce que les gens imaginent. Qui plus est, les unités produites ne cessent de monter en gamme prouvant, au besoin est, que non seulement le pays sait faire du volume, mais aussi qu'il propose désormais des bateaux de grande qualité à l'image de Parker, et l'histoire est loin d'être finie...

Parker en chiffres

• Année de création	1999
• Surface usine	19 000 m ²
• Surface couverte	7 500 m ²
• Employés	250
• Production	400 bateaux / an