

# Iguana Yachts

## Les chenilles du succès

**En lançant son concept d'open amphibie, Iguana Yachts a bousculé les normes classiques du nautisme. Concentré d'innovation, d'audace et de style, l'Iguana 29 est un bel exemple des atouts du made in France. Récit d'un pari osé.** Texte Olivier Voituriez - Photos l'auteur et Iguana Yachts

Quelque part sur une plage de Dubaï... Avec ses chenilles en caoutchouc rétractables, grimper sur la plage est une évidence pour l'IG 29. Une nouvelle génération d'opens amphibie est née.

**A** dieu, postes d'amarrage et manœuvres délicates. Au revoir (et à tout jamais), remorques encombrantes et mises à l'eau pénibles. Fini, supprimé, le problème des places de port. Rapide en mer, pugnace sur terre, agréable à l'œil, voici venir l'Iguana 29, super héros aux pouvoirs amphibie. Une silhouette design, des pointes à 40 nœuds avec un 300 ch hors-bord, et surtout un double train de chenilles rétractables qui permet à cette singulière coque ouverte d'atterrir sur le rivage. Tel est le concept novateur de cette unité «tous terrains» de 8,60 m de long, conçue et réalisée en France, qui se

taille à l'export ses premiers succès commerciaux. À l'image de son modèle, l'aventure du chantier Iguana Yachts est hors normes. C'est l'histoire d'une rencontre entre un ingénieur, un designer et un architecte. Un noyau vite agrandi par l'arrivée d'autres passionnés, pris au jeu de cette entreprise un peu folle, où se panachent inventivité, ténacité et opportunité pour parvenir à percer. Une «success story», comme on dit, qui mérite d'être évoquée en ces temps toujours incertains pour le nautisme français. À l'origine du projet, Antoine Brugidou. Ingénieur centralien, cadre dirigeant au sein du cabinet de conseil Accenture, l'homme est habitué aux naviga-

tions le long des côtes de la Manche. C'est entre le Cotentin et la baie du Mont Saint-Michel, là où agissent les marnages les plus importants d'Europe que lui vient l'idée d'un bateau capable d'affronter aussi bien la mer que son estran, pour naviguer «entre les sables, les roches et les courants...».

### Un concept adapté à la plaisance

Ce concept de bateau amphibie adapté à la plaisance s'impose peu à peu dans l'esprit de Brugidou. En 2007, il réunit autour de la table deux vrais «pros» du nautisme, capables de concrétiser sa vision : le designer Antoine Fritsch ▶



► et l'architecte naval Tanguy Le Bihan. Les idées fusent, les avis s'interfèrent, les échanges s'intensifient. Premières études, recherches d'antériorité... Le projet s'échauffe. L'entreprise est créée en mai 2008. Le brevet du système de mobilité est déposé. Puis le temps passe... Chef d'orchestre de ce projet d'envergure, Antoine Brugidou doit en parallèle assumer les impératifs de son poste à responsabilité mondiale chez Accenture. Mais, après vingt-cinq ans de carrière, l'homme constate les limites de son job : «*Entre les métiers du conseil et la réalité, les écarts sont énormes. On décroche du réel, on perd le rapport aux choses. C'est très confortable, très intéressant, mais, en fait, tu n'es pas libre. C'est une prison dorée...*»

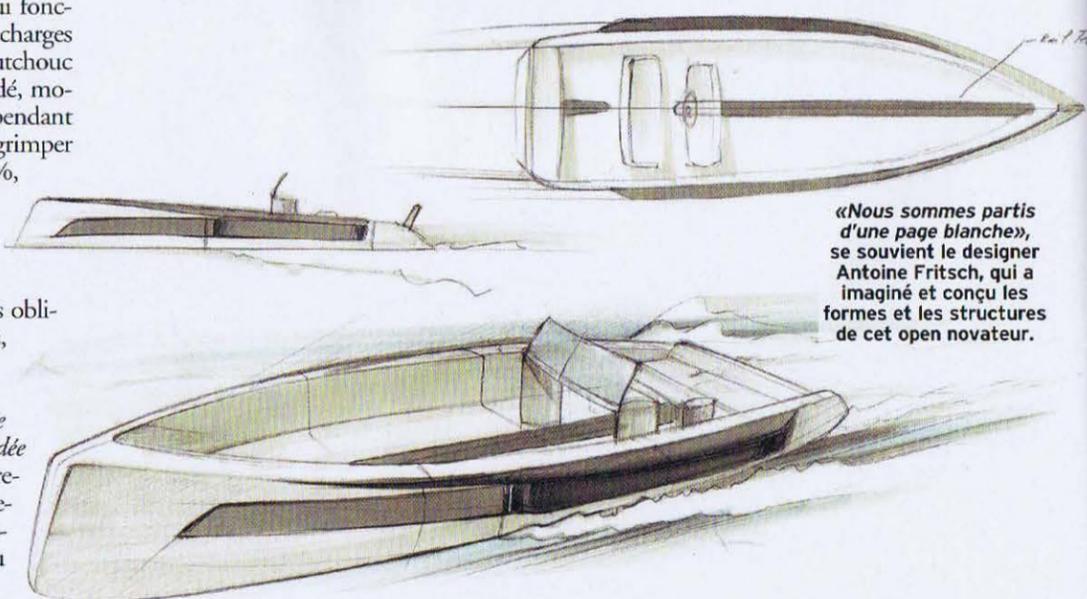
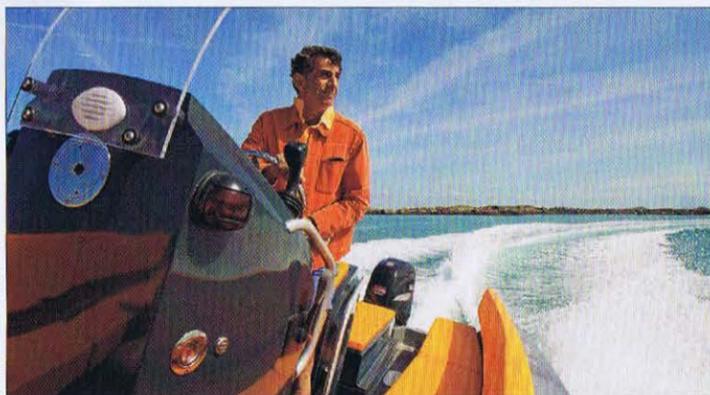
## Quatre années de travail

La nécessité d'être en prise directe avec le réel, mais aussi le challenge personnel – «*faire bouger les choses, ne pas rester dans ses rails dans ce monde de plus en plus normalisé*» – le motivent toujours davantage à troquer son costume de consultant de haut niveau pour celui – moins ajusté – d'un «patron de PME de base». Le pari est risqué, bien sûr, mais le secteur le passionne. «*En tous les cas, il fallait que je parte. On n'a qu'une vie. Je me suis décidé vraiment après le lancement du bateau à Cannes.*» Après quatre années de maturation et de travail, le premier Iguana 26 est officiellement présenté au salon de Cannes, en septembre 2011. Un prototype, avec une carène en aluminium. Un modèle certes perfectible, mais bien réel, qui fonctionne selon le cahier des charges impartit : chenilles en caoutchouc rétractables à flanc de bordé, moteur hydraulique indépendant du hors-bord, capacité à grimper sur des pentes jusqu'à 22%, 7 km/sur routes et pointes à 30 nœuds en mer. Le concept surprend, bien entendu, mais l'accueil est favorable. Libéré de ses obligations professionnelles, Brugidou se consacre désormais à 100 % à son entreprise. «*Je suis un peu le guide, conduit par une idée fixe*», commente l'entrepreneur, qui continue à se demander pourquoi ce système n'a pas été conçu



En mode navigation, les chenilles intégrées dans leur niche font partie intégrante du bordé et ne nuisent pas à l'esthétique du bateau.

Aux commandes, Antoine Brugidou, fondateur et dirigeant d'Iguana Yachts. L'idée vient de lui.



«*Nous sommes partis d'une page blanche*», se souvient le designer Antoine Fritsch, qui a imaginé et conçu les formes et les structures de cet open novateur.



Un système de commande automatisé actionne le train de roulage, actionné par des bras en aluminium. L'ensemble ne craint ni l'immersion ni la corrosion.

## Au fait...

**L'Iguana Mobility System**  
Les Iguana sont équipés de deux systèmes de propulsion indépendants et complémentaires, alimentés par un unique réservoir à essence de 300 litres. En mode navigation, la motorisation hors-bord Mercury Verado est conventionnellement

commandée par le système SmartCraft. À l'approche du rivage, le pilote descend le train de chenilles et démarre le moteur hydraulique de 75 ch à l'aide d'un boîtier dédié. Le temps de grimper sur le littoral (ou de prendre la mer), il peut utiliser les deux types de propulsion.

En mode terrestre, l'IG 29 se conduit à l'aide de deux manettes, dirigeant chacune une chenille. Il existe un mode lent (manœuvres) et un mode rapide (jusqu'à 7 km/h). L'Iguana Mobility System, brevet déposé, est donné pour gravir des pentes jusqu'à 22%.

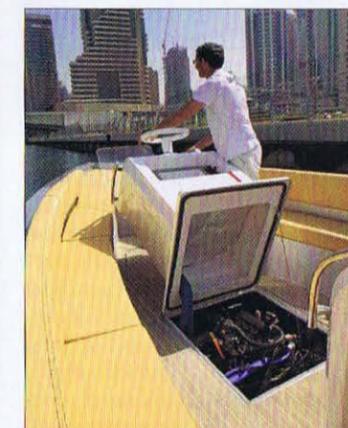
avant lui. Le processus de fabrication de l'Iguana est en constante amélioration. Il faut rendre le bateau plus léger, plus résistant, plus doux. Et plus fonctionnel. Début 2013, le premier modèle de série sort de l'usine. Plus grand que le prototype, l'Iguana 29 est doté d'une carène en sandwich PVC et infusion vinylester. Un procédé qui sera ensuite remplacé par de l'infusion carbone, afin d'alléger le bateau de 400 kilos. Le système de propulsion terrestre est lui aussi réexaminé. Le train de chenilles en caoutchouc est désormais pourvu d'amortisseurs, apportant un niveau de confort nettement supérieur en mode route.

## Des améliorations régulières

Le moteur hydraulique est gonflé à 75 ch. Autre progrès notable, le comportement mouillant du bateau est résolu par l'ajout de déflecteurs, qui sont placés au-dessus de la niche du bordé où se rétractent les chenilles. En mer, le choix d'un moteur de 300 ch permet de tutoyer les 40 nœuds, alors que la version avec 250 ch donnait un goût d'inachevé avec ses 31 nœuds maximum. Entretiens, un prototype d'Iguana 24 (7 mètres de



Une fois son train d'atterrissage déployé, la carène est à 1,20 m au-dessus du sol. Notez l'élégance des formes de la carène à étrave perce-vague.



La console centrale s'incline pour faciliter l'accès au système de propulsion hydraulique.

long) est sorti fin 2012. Mais le projet est, pour le moment, resté en suspens. «*Il n'y a pas assez de demandes pour investir dans un moule*», reconnaît Steve Huppert, le directeur commercial de la marque. Nef de la guerre, l'investissement total s'élève aujourd'hui entre 2,5 et 3 millions d'euros. Y compris le 1,2 million investi lors de la dernière levée de fonds, opérée en décembre 2013. Parmi les investisseurs figure une personne de Barhein, propriétaire du premier Iguana 29 de série. Quelle meilleure preuve de satisfaction client ? Les financements

sont divers, français ou étrangers, des personnes privées, des fonds d'investissements ou des business angels. Pas facile de trouver des fonds aujourd'hui, reconnaît Brugidou qui reste actionnaire majoritaire de sa boîte : «*L'industrie, ça fait peur. Et la combinaison avec le nautisme, c'est mortel ! Notre chance, c'est d'être sur un nouveau marché.*» Avec pour cible toutes ces personnes qui ont un peu peur du nautisme, mais surtout tous ceux qui n'ont ni le temps ni l'envie de subir les contraintes de marinas. Se simplifier la vie, tel est l'objectif de l'Iguana... Ne s'occuper de rien, ►