

Rencontre avec...



Ci-contre, Alexandre Krakau, arrière-grand-père de René Loire, architecte, recteur de l'Académie Impériale des Beaux-Arts de Saint-Petersbourg, architecte de la Gare de la Baltique à Saint-Petersbourg, considérée comme "la plus belle de Russie"



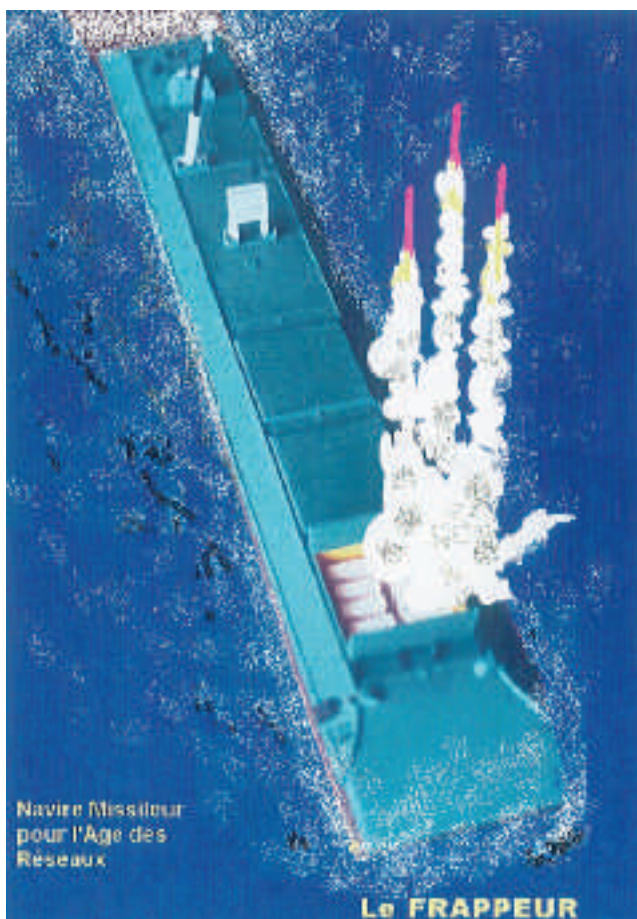
René Loire

Héritier par sa mère d'une famille de grands architectes russes et de militaires de l'Armée Impériale, René Loire TP47 a recherché tout au long de sa carrière d'ingénieur l'innovation technique. Parallèlement à sa vie professionnelle en France et aux Etats-unis, il mène une réflexion sur le rôle de l'ingénieur de conception qu'il appelle "Dessineur", exposée dans sept essais en français ou en anglais. Sur le tard, certains conflits navals l'ont conduit à un concept de navire lance-missiles, le Frappeur ou Striker, pris en compte dans des programmes de la marine américaine.

René Loire débute sa carrière chez Hersent, entreprise de travaux publics et maritimes dont la fondation remonte au creusement initial du canal de Suez. En 1955, un appel d'offre est lancé pour l'élargissement et l'approfondissement de ce canal afin de permettre le passage des navires de taille croissante. Le client et les dragueurs consultés prévoient l'emploi de dragues suceuses refoulant les déblais sur les berges par des conduites flottantes, système impliquant un repliement deux fois par jour pour laisser passer les convois de navires marchands. René Loire participe à l'élaboration de l'offre et propose d'utiliser deux grands draglines "marcheurs" à godet de 12m³ raclant le fond depuis la berge africaine, laissant un passage quasi-permanent pour les bateaux. Avec cette variante extrêmement rémunératrice, Hersent enlève le marché au prix le plus bas pour le maître d'ouvrage. Chez Hersent où il reste vingt-sept ans, René Loire va dessiner, avec une petite équipe qu'il a constituée, une quarantaine de terminaux pour grands navires pétroliers ou minéraliers comportant de nombreuses innovations en matière de ducs d'Albe et de défenses d'accostage. La construction de ces terminaux implique celle de nombreux kilomètres de ponts d'accès métalliques ou en béton précontraint. Pour un pont terrestre à trois travées à Agde, il invente une méthode de post-contrainte du tablier. Il développe une méthode de mise en place par très forts courants de la conduite de rejet des effluents de l'usine de La Hague et une autre pour la construction des batardeaux du barrage des Portes de Fer en Roumanie sur le Danube.

En 1976, il entre chez EMH -Equipements Mécaniques et Hydrauliques- comme directeur technique. Là, il participe au dessin et à l'installation sur les champs pétroliers de la mer du Nord, par des fonds allant jusqu'à 150 m, de colonnes articulées pour le chargement de tankers. Il reste trois ans chez EMH avant d'être débauché par Morrison Knudsen, entreprise américaine qui construit entre autres les grands barrages historiques sur le Colorado et le Columbia.

Il intègre IECO -International Engineering Company- leur filiale de San Francisco comme directeur des études portuaires. Il participe à un certain nombre de grands projets dont la construction du port charbonnier de Colombie Puerto Bolivar, celle de terminaux pétroliers dans les Caraïbes et du pipeline transpanaméen. Pour ce dernier chantier, René Loire réussit à faire fabriquer les tubes du pipeline et les bouées de chargement en France, ce qui lui vaut d'être nommé conseiller du commerce extérieur par Edith Cresson en visite à San Francisco. Au cours de sa carrière, René Loire dépose une vingtaine de brevets dont deux sont exploités, le système d'amarrage à une tour fixe pour le chargement par l'avant de tankers dit soft yoke et les colonnes de chargement reposant sur une embase gravitaire appelées chandelier. Plusieurs brevets concernent des



Navire Missileur pour l'Age des Réseaux



René Loire (à gauche) en 1969 au chantier de terminal pétrolier du Verdon.

PARCOURS

structures pour les eaux arctiques, s'ils n'ont pas donné lieu à réalisation, ont néanmoins alimenté des débats, notamment sur la recherche d'un dispositif de protection de plateformes pétrolières contre l'impact d'icebergs de plusieurs millions de tonnes.

Au sein d'IECO, René Loire découvre le management d'entreprise à l'américaine et son importance au détriment du dessin et de l'innovation technique. Cela le conduit à une réflexion sur la nécessité de créativité dans l'entreprise et les moyens de détecter le don d'invention chez les étudiants ayant des prédispositions.

Il va mener cette réflexion dans plusieurs essais publiés en France et aux Etats-Unis, "The Design Way" en 1989, "Place au Dessineur" en 1990 et "Le Dessineur d'abord" en 1993 -Prix Spécial du Jury du Prix Courbot 1995- René Loire explique que la richesse de l'entreprise et par là de la société tient dans le fait qu'elle va favoriser l'émergence et la reconnaissance des personnes qui ont le don d'inventivité. Il pose également la question de l'enseignement dont le rôle n'est pas de faire des étudiants des créateurs mais de détecter des personnalités et de leur donner le goût et les moyens de cultiver leur don. Dans ces essais, aux innombrables références puisées dans l'histoire des techniques, il compare également, fort d'une expérience professionnelle internationale, les approches dans les différents pays où il a travaillé.

Plus récemment, ses ouvrages navals, "Le Frappeur - Pour une autre Marine", "The Striker - A Warship for the 21st Century", "La mer pour vaincre" et "Des armes contre la chute - Rêveries guerrières" sont largement consacrés à son projet de système naval, le Frappeur ou Striker.

Pour le frappeur, René Loire reprend l'idée d'un navire sans superstructure du vice-amiral Joseph Metcalf, chef des opérations navales "surface" de l'US Navy. De même que les activités industrielles et commerciales sont désormais conduites par Internet, les guerres modernes sont contrôlées par des réseaux utilisant des satellites. Pour les plateformes de tir, il n'y a plus besoin de grément électronique genre radars; les armes sont des missiles guidés tels que le fameux Tomahawk, lancés verticalement à partir de puits intégrés à la coque. René Loire adapte le principe des batteries flottantes dont le but est de saturer la défense adverse et le traduit dans un ouvrage innovant à faible coût -100 millions d'euros, soit guère plus que celui d'un avion de porte-avions genre Rafale- qui n'a besoin que d'une vingtaine de personnes à bord. Ayant lancé tous ces engins au cours d'une seule croisière, un frappeur peut être considéré comme amorti au sens comptable, en ayant réalisé le "Moindre Coût par Coup" possible. Pour diminuer sa perceptibilité par les missiles rase-mer, René Loire a l'idée de créer un système d'écrans d'eau. Pour ce projet, il a été reçu une semaine au Pentagone pour expliquer son concept et a publié dans la presse navale internationale. Certaines des suggestions ont été reprises dans un appel d'offres pour le missileur Arsenal Ship. Actuellement René Loire est toujours en contact avec le Pentagone, continue de développer son projet et multiplie les contacts aussi bien en France que dans le monde militaire.

Stéphanie Nègre

Tous les ouvrages de René Loire, à l'exception de "The design way", sont disponibles chez TRAMCO, 101 avenue du Général Leclerc 75014 Paris (téléphone: 01 45 65 90 10 - e-mail: tramcosarl@msn.com)