

Jochen Rieker | Billy Black

Il y a trois ans, la question se posait encore de savoir si le plus grand chantier naval de bateaux de plaisance au monde devrait interrompre sa gamme de modèles sportifs. Une éventualité confirmée en septembre 2015 par le nouveau président de Bénéteau de l'époque, Hervé Gastinel, suite aux questions de journalistes en marge du Yachting Festival à Cannes. Mais aucun doute à présent: l'heure n'a pas sonné pour la gamme First. Bien au contraire. Les Français ont en effet d'ambitieux projets pour la renaissance de leur marque, qui jouissait jadis d'une réputation planétaire. Alors que la première étape a été le rachat du chantier naval slovène Seascape et le changement de nom de la gamme de modèles Seascape en First 14, First 18, First 24 et First 27, les prochaines étapes ne devraient pas tarder à suivre. Directeur général de Bénéteau, Gianguido Girotti présente trois segments pour la gamme performance.

Trois catégories de longueur

Le segment d'entrée de gamme First comprend des modèles jusqu'à 30 pieds. Bénéteau mise ici sur des voiliers sportifs remarquables, qui n'offrent qu'un confort rudimentaire, mais qui affichent un potentiel de performance élevé et une remarquable capacité de glisse au large. Grâce au rachat de Seascape, quatre modèles récents sont déjà disponibles. Ces derniers continuent d'arborer un poisson stylisé sur la coque et la grand-voile,

«Nous allons proposer plus de performance à un meilleur prix.»

mais portent désormais le nouveau nom «First».

Pour la catégorie des 30 à 40 pieds, Bénéteau compte développer avec l'équipe de Seascape et son constructeur attiré Sam Manuard une toute nouvelle génération de croiseurs de performance particulièrement dynamiques. Le lancement est prévu pour fin 2019 avec un bateau de onze mètres de longueur qui portera le nom de modèle First 35. Celui-ci devrait proposer un aménagement complet adapté aux croisières tout en étant capable de déjauger déjà par vent modéré grâce à un déplacement d'à peine plus de quatre tonnes. Une version



01

La famille First s'agrandit

Après des années sans nouveautés dans le segment des croiseurs de performance – hormis le cas particulier du Figaro 3 –, Bénéteau prévoit désormais une véritable offensive. La gamme First devrait à l'avenir comprendre des voiliers de 14 à plus de 50 pieds, avec les modèles les plus intéressants au milieu.

01 Changement de nom: les modèles Seascape – ici le 18 et 24 – s'appelleront désormais First et constituent la base de la ligne sportive de Bénéteau.

02 Renforcement: le directeur général de Bénéteau Gianguido Girotti (2^e depuis la droite) avec l'équipe de Seascape Andraž Mihelin, Lidija Zaletel et Kristian Hajnssek (depuis la gauche).



02



02



01 Futur: «Le logo et l'esprit de Seascape vont perdurer», promet Andraž Mihelin, fondateur de Seascape.

02 Le «vieux» Seascape 27 au look First.

Seascape encore plus légère et performante est en outre prévue pour les propriétaires ambitieux.

En ce qui concerne les 40 à 60 pieds, Bénéteau entend bien mettre les petits plats dans les grands. Afin de pouvoir répondre aux exigences plus élevées des futurs propriétaires dans ce segment, Gianguido Girotti mise sur des «croiseurs de performance de luxe». Ces derniers se distinguent clairement de leurs petits frères, comme on peut également le constater dans la désignation des modèles avec l'emploi de «First Yacht» au lieu de «First», par analogie aux bateaux de plaisance sophistiqués de la gamme Océanis Yacht.

La construction de ce segment haut de gamme a été confiée au Milanais Roberto Biscontini, lequel a déjà œuvré pour plusieurs syndicats de la Coupe de l'America, mais aussi pour des chantiers navals de construction en série. Le modèle Advanced A44 conçu par ses soins a remporté en 2017 le titre de «European Yacht of the Year». Le design de la gamme First Yacht revient quant à lui à Lorenzo Argento, lui aussi très réputé.

«Les bateaux de cette catégorie doivent avoir un aspect iconique», déclare Gianguido Girotti, qui a lui-même étudié la construction navale et a travaillé après son diplôme pour Germán Frers, puis pour la marque italienne Grand Soleil, qu'il compte par ailleurs parmi les principaux concurrents de First Yacht, de même que Solaris. Concernant les propriétés de navigation, le directeur général de Bénéteau évoque un autre candidat de référence: «Pour les modèles haut de gamme, nous nous mesurons surtout aux X-Yachts», dit-il encore.

Avantages d'une production en série

En tant que fabricant en grande série, comment exister face à des marques aussi réputées et qui entretiennent des relations parfois très étroites et de longue date avec la clientèle? «Nous allons proposer plus de performance à un meilleur prix»,

annonce-t-il avant de préciser un écart de performance de 10 à 15 pour cent, et un avantage tarifaire de 30 à 35 pour cent – sur la base d'équipements similaires. L'une des clés de la réussite sera de proposer en standard un mât en fibres de carbone pour tous les modèles First Yacht. Ce qui signifie un poids réduit et un lest nettement moins important.

La gamme sportive de luxe devrait être complètement achevée d'ici trois ans. Et ce ne sera pas la seule: toute la gamme de modèles First pourrait s'agrandir d'ici fin 2021 et passer de quatre modèles actuellement à dix en tout. Une véritable offensive qui montre clairement l'intention du leader du secteur de ne laisser à l'avenir aucun segment inoccupé.

En cas de réussite du projet, First aura à nouveau la même importance que revêtait ce segment pour Bénéteau dans les années 90 et au début des années 2000. La marque ne serait alors pas seulement un vecteur d'image, mais pourrait aussi attirer un grand nombre de nouveaux propriétaires grâce à ses petits modèles First et devenir ainsi une source de revenus très importante. Et ce, d'autant plus que Bénéteau ne se considère plus comme un simple constructeur naval, mais de plus en plus aussi comme un fournisseur de solutions. Par le biais de nouveaux modèles de leasing, d'une plateforme de boat sharing et d'un club Bénéteau, le chantier naval français propose en effet des alternatives à l'achat «classique» de bateaux afin d'atteindre de nouveaux groupes cibles.

Bénéteau s'attend à une nette reprise de l'activité à court terme déjà, et Gianguido Girotti prévoit de doubler le nombre d'unités vendues pour les quatre modèles Seascape. Ce qui représenterait jusqu'à 250 bateaux par année. Le chantier naval slovène se prépare quant à lui depuis longtemps à une hausse de la demande. «Nous avons loué une grande halle de fabrication et allons accélérer les processus», explique le directeur de Seascape, Andraž Mihelin.

Au besoin, Delphia Yachts pourra également mettre à disposition des capacités de production supplémentaires. Bénéteau a en effet acheté le chantier polonais, lequel construit un grand nombre de bateaux sur commande, dont notamment les très populaires J/70 pour J/Boats. Delphia pourrait ainsi reprendre par exemple la fabrication des First 14 et 18.

Plusieurs options sont en outre envisageables pour les croiseurs de performance entre 30 et 40 pieds qui n'ont pas encore été développés. Hormis Seascape, la Bénéteau Racing Division sur le site de Cheviré à Nantes – où le Figaro 3 est fabriqué – est une candidate potentielle. Bien que l'entreprise soit fortement sollicitée jusqu'à la fin de l'année par la production des 50 premiers Figaro à foils – avec une livraison prévue pour janvier seulement afin de ne donner à personne un avantage pour La Solitaire Ugo Le Figaro –, le chantier naval retrouvera par la suite la capacité pour construire par exemple les First 35.

Ce modèle revêt une importance particulière dans la gamme sportive de Bénéteau: il doit en effet faire le lien entre les Seascape épurés de moins de 30 pieds et les First Yacht luxueux de plus de 40 pieds, sans pour autant pencher trop dans l'une ou l'autre direction. S'il parvient à trouver le juste équilibre, le First 35 promet de faire fort sur le marché. Car il n'aura à faire qu'à relativement peu de concurrence sur le marché.

Les First sous la pression du succès

Bénéteau a déjà tenté le coup une fois en 2010 avec le First 30 construit par Juan Kouyoumdjian et développé par le vainqueur du Vendée Globe Michel Desjoyeaux. Mais il n'a jamais su répondre aux attentes. Le First 35, sur lequel repose toute la stratégie, se doit donc d'être un véritable succès.

Annette Roux, petite-fille du fondateur du chantier naval Benjamin Bénéteau et aujourd'hui encore éminence grise du leader français, a conscience de l'importance que revêt ce renouveau. Elle a récemment déclaré à Gianguido Girotti en marge d'une réunion des cadres supérieurs: «J'ai entière confiance en vous. Faites ce que vous pensez être bon. Mais ne commettez aucune erreur sur la gamme First!»

www.jack-beck.ch
www.grafyachting.ch



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56