



50 ans de Cantiere del Pardo

Avec «Grand Soleil», le chantier naval italien Cantiere del Pardo fait figure de valeur sûre dans le monde de la voile. Et avec «Pardo Yachts», il est parvenu en très peu de temps à se faire également un nom auprès des amateurs de bateaux à moteur. Le chantier naval célèbre cette année son 50^e anniversaire.



01



02

- 01 Là où tout a commencé: Cantiere del Pardo à Crespellano.
- 02 Les halles modernes du chantier naval de Forlì offrent toutes les possibilités.
- 03 Dessiné par Jean-Marie Finot, le GS 34 a été le premier yacht Grand Soleil construit en série.
- 04 Le GS 39 d'Alain Jézéquel avec sa bande caractéristique sur la superstructure du pont.
- 05 Le GS 46 du designer de la Coupe de l'America Marcelino Botin a remporté le prix du European Yacht of the Year en 2010.

Gabriele Guzzi | màd

Au printemps 1970, un jeune homme de Ravenne a repris une entreprise de Crespellano, à l'ouest de Bologne (ITA), qui se trouvait au bord de la faillite. Giuseppe Giuliani Ricci rêvait de diriger lui-même un chantier naval et s'est immédiatement mis au travail. Grâce à ses liens avec le célèbre entrepreneur et passionné de voile Raul Gardini, qui lui a prêté l'argent nécessaire pour le rachat, il a pu se lancer dans la construction de ses premiers bateaux conçus par Dick Carter tels que l'Orca 43 et l'Optimist 11.70. Lorsque ce dernier a décidé de construire lui-même des bateaux, Giuliani a dû se séparer à contrecœur du designer américain. Une situation qui l'a obligé en quelque sorte à produire un bateau dont il ne doutait pas qu'il deviendrait un jour légendaire: le Grand Soleil 34. Pour ce faire, il s'est adressé à Jean-Marie Finot, qui n'était pas seulement un architecte

innovant – il utilisait déjà un ordinateur en 1971 –, mais qu'il appréciait aussi beaucoup, car Finot avait dessiné un bateau qui plaisait particulièrement à Giuliani, le Rêve de Mer, un modèle construit par les chantiers Mallard à La Rochelle. Les trois premiers prototypes, dénués de pont et avec un intérieur totalement vide, ont été présentés en 1972: il s'appelaient Gap, Nerone et Degania, et se sont imposés lors des régates IOR ainsi que dans la classe III et la classe IV. Grâce à leur excellente stabilité de forme, ils pouvaient concourir avec différents plans de voilure, et donc dans des catégories différentes.

Sur la voie du succès

La production en série a commencé en 1973, l'année même de la fondation de l'entreprise rebaptisée «Cantiere del Pardo».

Le Grand Soleil 34 a reçu un très bon accueil et a été construit à près de trois cents exemplaires – un énorme succès pour le jeune chantier naval. D'autres modèles ont alors suivi, eux aussi conçus par Finot, tels que le GS 41 et, un peu plus tard, le GS 38. Après un intermède avec le compatriote de Finot, Alain Jézéquel, concepteur du glorieux Grand Soleil 39, qui se distinguait par sa bande bleue sur la superstructure du pont, le chantier a fait appel à quelques architectes étrangers de renom, tous impliqués à l'époque dans la Coupe de l'America: Germán Frers, Bruce Farr et Doug Peterson. Les bateaux construits au cours de ces années, dont des centaines d'exemplaires naviguent encore aujourd'hui, ont largement contribué à asseoir la réputation de Cantiere del Pardo.

Germán Frers, qui a lui aussi accepté de collaborer grâce à l'intercession de Gardini, a conçu trois modèles: le GS 52 (1987), le GS 45 (produit à environ 150 exemplaires à partir de 1988) et le GS 42 (1989). Bruce Farr, qui s'était spécialisé dans les



03



04



05



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

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

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56

yachts hauturiers, a dessiné le fameux Maxi One (1992), vaisseau amiral du chantier. Et Doug Peterson, enfin, a conçu un yacht de 50 pieds qui a été produit à partir de 1993 à une douzaine d'exemplaires. Pour l'anecdote, le premier yacht de 50 pieds de Doug Peterson, qui navigue toujours et porte le nom de «Elca», a été construit dans un chantier naval de Forlì, à quelques centaines de mètres seulement du futur emplacement de Cantiere del Pardo. Étant donné que Germán Frers a également conçu des yachts pour Nautor-Swan à partir des années 1980, ses yachts Grand Soleil ont été surnommés «cygnes spaghettis» en raison de leur ressemblance – ce qui était tout sauf irrespectueux. Aussi bien les chiffres de vente que la fiabilité de Grand Soleil ont assuré au fil du temps l'excellente réputation du chantier naval italien.

Dans la deuxième moitié des années 1990, les dernières créations du chantier étaient signées J&J Design. Les frères Japac et Jernej Jakopin s'étaient parfaitement familiarisés avec la dynamique des importants processus de production grâce à leur précédent travail au sein de Bavaria. C'est durant cette période que les modèles GS 37, GS 46.3 et GS 43 ont été construits.

Le tournant du millénaire a alors donné naissance à un modèle réussi conçu par Massimo Paperini de Duck Design: le Grand Soleil 40. Conçu pour remporter des régates IMS, ce voilier a connu un grand succès et a été produit à plus de deux cents exemplaires. Avant que Cantiere del Pardo ne prenne finalement la décision de collaborer exclusivement avec des architectes italiens, le chantier naval a continué à solliciter les services d'autres bureaux de design étrangers de premier plan, à savoir Philippe Briand, qui a conçu un modèle de 56 pieds, ainsi que judel/vrolijk et Botin&Carkeek. Le bureau d'architecture judel/vrolijk a été contacté en 2001 par Giuseppe Giuliani afin d'améliorer la vente des Grand Soleil en Europe du Nord, avant même que Rolf Vrolijk ne crée son chef-d'œuvre chez Alinghi. Le bureau basé à Bremerhaven a fourni les plans pour les Grand Soleil 44 Race, 45 et 50. En août 2003, le Grand Soleil 44 «Holmatro» a même remporté la Fastnet Race (dans

la classe IRC1). Les modèles conçus par judel/vrolijk étaient d'une grande importance sur le plan structurel, car ils combinaient une construction en fibre de verre traditionnelle avec une structure en acier collée à la coque, ce qui a grandement contribué à la rigidité structurelle. L'ère de Botin&Carkeek entre 2003 et 2011 a conduit à la production de deux modèles de course (42 et 56) et de sept autres modèles de série d'une longueur de 37 à 50 pieds. Au cours de cette période, la structure en acier a été remplacée par des renforts en fibre de carbone dans les zones particulièrement sollicitées, ce qui a permis de résoudre divers problèmes liés à l'oxydation dus à l'utilisation d'acier. Conçu par Marcelino Botin, designer de la Coupe de l'America, le GS 46 a remporté en 2010 le prix du European Yacht of the Year. Et le succès sportif a également été au rendez-vous: le GS 42 a dominé le championnat du monde IMS pendant quatre années consécutives (2003-2006) et a remporté le championnat du monde ORC en 2009. Le GS 42 «North Sails Sportswear» a également remporté le classement général, après temps corrigé, de la Giraglia en 2005.

Bien établi

Depuis plus de dix ans, Cantiere del Pardo ne travaille plus qu'avec des architectes et designers italiens: d'Alessandro Vismara à Luca Brenta, de Claudio Maletto à Umberto Felci, de Massimo Ceccarelli à Skyron.

Récemment, le Grand Soleil 44 de Matteo Polli, un spécialiste des jauges, a remporté de nouveaux succès sur les parcours de régates ORC. Matteo Polli est l'un des designers italiens sur lesquels le chantier naval mise depuis 2020. Les autres sont Marco Lostuzzi, responsable de la célèbre gamme de modèles Long Cruise, ainsi que Nauta Design, le studio de Mario Pedol et Massimo Gino. Le plus petit Grand Soleil 40 a lui aussi su convaincre et a été nommé dans la catégorie des Performance Cruiser pour le European Yacht of the Year.

Sur le plan entrepreneurial, Cantiere del Pardo a dû surmonter des crises, des circonstances défavorables et des restructurations, mais grâce notamment à l'attractivité de la marque Grand



Vision de femme Une histoire de cliché

Une immense affiche quelque part sur un quai de gare. Format F12, dimensions 2685 x 1280 mm. On y distingue une étendue d'eau presque infinie, d'une délicate couleur aigue-marine. Au loin, une fine ligne d'horizon. Au-dessus, un ciel légèrement nuageux avec quelques cumulus hésitants. Une percée dans les nuages permet d'apercevoir le ciel d'un bleu azur doux. Au loin, le soleil scintille sur l'eau. Un paysage marin à peine contrasté. Harmonieux au niveau des couleurs, inintéressant sur le plan nautique. Dans de telles conditions, nous naviguerions par expérience au moteur et chercherions à bord un endroit où l'on pourrait au moins ressentir un peu d'air. En cette grosse chaleur d'été, l'atmosphère est de plomb.

Au centre, penchant vers la droite, légèrement en italique et en rouge classique, le message «Aucun voilier ne flotte ici». Et en bas à gauche de l'affiche, en blanc, la phrase «Parce que notre gestion de fortune privée est centrée sur vous et non sur des clichés». Un voilier n'est pourtant pas un cliché, me dis-je alors. Qu'est-ce que ce message est censé transmettre?

Curieuse, je fais des recherches sur Google et trouve quelques informations: la campagne mettrait l'accent sur l'approche individuelle des groupes cibles tout au long de leur parcours client. Ces derniers sont ainsi interpellés à divers points de contact hors ligne et en ligne à l'aide de thèmes appropriés, selon l'étape d'entonnoir marketing, de la sensibilisation à la conclusion gratuite du premier entretien. En outre, l'idée directrice créée par l'agence créative montrerait que le gestionnaire de fortune ne propose pas de solutions standard préfabriquées, mais des produits adaptés personnellement aux clientes et aux clients. Il ne s'agit donc pas d'images stéréotypées d'un avenir assuré sur le plan financier, mais d'idées individuelles et d'objectifs autodéterminés.

Et si un voilier correspondait précisément à l'idée que je me fais d'un avenir assuré? Je me sens complètement dépassée. Fortune et prévoyance ou pas, un voilier n'est jamais un cliché. De plus, il n'y a rien de plus beau pour moi que de naviguer en mer et de constater que, tout autour de moi, il n'y a pas de bateau en vue.



Caroline Schüpbach-Brönnimann est une navigatrice à la voile (yole et voilier, lac et mer) et au moteur active. Elle jette régulièrement un regard féminin sur le monde nautique pour «marina.ch».

- 01 Luigi «Gigi» Servidati et...
- 02 ...Fabio Planamente ont permis à Cantiere del Pardo de sortir de la crise et de remplir à nouveau ses carnets de commandes.
- 03-05 Les trois marques Grand Soleil (sur la photo, le GS 40), Pardo Yachts (Pardo GT 52) et VanDutch Yachts (VanDutch 32) font aujourd'hui partie de Cantiere del Pardo.



Soleil, le chantier naval a toujours réussi à se maintenir. En 2008, trois ans après qu'un fonds ait acquis le contrôle du chantier, Giuseppe Giuliani Ricci a quitté l'entreprise. Suite à cela, une petite odyssee a commencé, lors de laquelle Grand Soleil est passé d'abord en mains françaises (Dufour), puis allemandes (Bavaria). En 2014, le chantier naval a été revendu à l'Italie, et Fabio Planamente ainsi que Luigi «Gigi» Servidati en ont pris les commandes, apportant stabilité et essor à l'entreprise. En 2018, dans le cadre d'un rachat par la direction, ils ont même acquis la majorité de l'entreprise. Le segment des bateaux à moteur est venu s'ajouter à l'offre en 2017 avec le lancement de Pardo Yachts et, en 2020, la marque VanDutch a été acquise. Cantiere del Pardo est ainsi mieux positionné que jamais – grâce à un nouvel actionnaire majoritaire Wise Equity de Milan, il dispose également des capitaux nécessaires pour poursuivre son développement. L'histoire à succès «made in Italy» n'est donc pas prête de toucher à sa fin.

www.cantieredelpardo.com