

L'industrie de la plaisance a effacé dix ans de crise

Qu'ils soient installés sur la côte atlantique ou méditerranéenne, les chantiers navals tournent à plein

La saison estivale est à peine terminée, l'industrie de la plaisance fait déjà sa rentrée. Les chantiers navals du monde entier se donnent rendez-vous du mardi 11 au dimanche 16 septembre sur le Vieux-Port de Cannes (Alpes-Maritimes), pour le festival international de yachting. « Cela va donner la tendance pour la nouvelle saison », déclare Hervé Gastinel, le président du directoire de Bénéteau. Pour l'instant, le marché est clairement orienté à la hausse, de 4 %. Quant à Bénéteau, nous connaissons une croissance de 8 %, deux fois celle du marché. »

Qu'ils soient installés sur la côte atlantique ou méditerranéenne, les chantiers navals tournent à plein. « Après dix longues années, nous avons enfin effacé la crise », affirme Yves Lyon-Caen, patron de la Fédération des industries nautiques (FIN) et président du conseil de surveillance de Bénéteau. [En 2017, le chiffre d'affaires de la filière était de 18 milliard d'euros, contre 1,9 milliard en 2008. « Il devrait encore croître en 2018. Mieux, l'emploi repart à la hausse. La filière comptait 41 500 salariés en production en 2017, contre 40 500 dix ans plus tôt, quand les chantiers français connaissaient un pic de commandes.

Mais que le paysage a changé en dix ans, entre la mondialisation, notre performance s'est améliorée par rapport à d'autres hauts lieux de production, comme l'Italie et, surtout, les États-Unis », confirme M. Lyon-Caen. « Sur ces dix ans, notre part de marché mondial est passée de 9 % à 13 %, c'est assez no-

table », confirme Stéphane Constance, le vice-président de la FIN et patron du groupe Grand Large. Alors qu'il y a quinze ans Bénéteau était à la traîne par rapport à l'allemand Bavaria, le vendéen Est, depuis, devenu le numéro un mondial incontestable, avec plus de 1 milliard d'euros de chiffre



Lors du Cannes Yachting Festival, en septembre 2015.
LAPORIS
PATRICE/PHOTOPUR
WICEMEDIA/GETTY

Bénéteau dévoile Excess, sa nouvelle marque de catamarans

DEPUIS UN AN ET DEMI, le groupe Bénéteau semait des indices, faisant enfiler les rumeurs sur la création d'une nouvelle offre de multicoques. Mardi 11 septembre, le numéro un mondial de la plaisance a finalement dévoilé Excess, sa nouvelle marque de catamarans, qui viendra compléter sa marque Lagoon, déjà leader de ce segment de bateaux de plaisance.

Ce n'est pas un hasard si le groupe vendéen décide de lancer, aux côtés de Lagoon, une nouvelle gamme de catamarans. Ce type de bateau a actuellement le vent en poupe. Il s'agit, et de loin, du segment le plus dynamique du nautisme. Avec une croissance de plus de 10 % par an depuis 2008, ils s'échinent désormais entre 1 000 et 1 200 unités chaque année, notamment auprès des flottes de loueurs,

qui apprécient particulièrement son habitabilité et son confort.

« Alors que le marché du monoque fait du surplace et que le marché global de la plaisance croît de 3 % à 5 %, celui du catamaran a encore augmenté de 10 % dans le monde [en 2017], résume Stéphane Constance, le vice-président de la Fédération des industries nautiques. Et près de huit catamarans sur dix qui s'échouent dans le monde sont fabriqués en France ! »

Capacités de production augmentées

À part les marques sud-africaine Leopard et polonaise Sunreef, la totalité des chantiers navals de plaisance de ce marché sont installés en France. Qu'ils appartiennent à des groupes français ou étrangers, les multicoques des marques Catana, Nautitech

(Bavaria), Prestige (Hanse Yachts), Outremer, Fountain Pajot ou Lagoon sont tous fabriqués sur la côte atlantique ou méditerranéenne.

Et tous ont récemment augmenté leur capacité de production. A Agirefeuille (Charente-Maritime), Fountain Pajot a agrandi son usine, tandis que Bénéteau a doublé ses capacités de production pour ses Lagoon et désormais Excess, dont la première gamme sera dévoilée début 2019.

« Avec Excess, assure Hervé Gastinel, le président du directoire, nous pourrions élargir notre gamme et proposer des modèles à la fois généralistes et plus sportifs que ceux de Lagoon. Ils seront complémentaires de notre offre actuelle et viendront concurrencer un certain nombre de marques en place. »

PH. J.

« En dix ans, la part de marché mondial de la France est passée de 9 % à 13 % »

STÉPHAN CONSTANCE
vice-président de la Fédération des industries nautiques

Il a racheté, au printemps, le fabricant de voiliers monoques Dufour, pour devenir le numéro deux du secteur en France et « un acteur de premier plan au niveau mondial », indique Nicolas Gardies, le directeur général de Fountain Pajot. Ensemble, les deux sociétés devraient dépasser les 150 millions d'euros de chiffre d'affaires, loin de Bénéteau, mais devant Bavaria ou l'autre allemand, Hanse Yachts.

Dependant la crise, d'autres groupes se sont affirmés, à l'instar de Catana, qui produit des catamarans, ou le pôle nautique d'Experton-Révillon, un acteur historique de l'acier, qui a repris, ces dernières années, plusieurs chantiers, dont Wauquier, en 2011, Latitude 45, en 2015, et Riva Marine, cet été. De même, un autre acteur français sort du rang, le groupe Grand Large. À force d'acquisitions, comme les catamarans Outremer, les chantiers Garcia ou Marine ou l'américain GunBoat. « Depuis notre création, [en 2004], nous connaissons un taux de croissance de quelque 35 %, indique Stéphane Constance, cofondateur du groupe, et nous avons traversé la crise sans perdre d'argent. En 2017, nous réalisons 33,5 millions d'euros de chiffre d'affaires. Pour 2018, nous devrions dépasser la barre des 50 millions d'euros. »

« Si les Français sortent du lot dans le monde, pense M. Gastinel, c'est lié non seulement à un savoir-faire nautique, mais également à la structure familiale des entreprises. Même s'ils sont en partie cotés, Bénéteau, Fountain Pajot ou d'autres sont gérés aujourd'hui par des familles qui ont une vision stratégique de long terme. Depuis dix ans, Bénéteau a toujours investi au moins 80 millions d'euros par an, à l'exception d'une seule année. Et nous ressortons de la crise sans une dette. »

À l'inverse, si les groupes allemands Bavaria ou Hanse, rachetés par des fonds, ressortent essorés de dix années de crise, «

PHILIPPE JACQUÉ