

Bilan

LUXE

ÉTÉ 2014 / 8,80 FRANCS - 7,70 EUROS

INTERVIEW
ALAIN DOMINIQUE PERRIN

AVIATION
PENTHOUSES VOLANTS

SPORT
SPEED CLIMBING

MOTO
DU GRAND ART

BUSINESS PLAYER
MARIA SHARAPOVA

DOSSIER VITESSE

FELIX BAUMGARTNER
BERTRAND PICCARD
LUC FERRY

RENCONTRE

LARA GUT
L'INSTINCTIVE



9

YACHTS À MOTEUR

UN SAVOIR-FAIRE SUISSE EN VOGUE

BOESCH - DU BOIS, TOUJOURS DU BOIS

Installé sur la même rive du lac de Zurich que le chantier Pedrazzini, quelque 25 kilomètres plus au nord, le siège historique de Boesch fait face à la célèbre Goldküste. Tel un phare, la façade rouge du bâtiment principal sur laquelle se découpent le logo et la mention Motorboote en grands caractères blancs constituent un signal clair pour le visiteur égaré.

« C'est ici même, à Kilchberg, que tout a commencé en 1920 », explique Markus Boesch dans un français parfait. « Mon arrière-grand-père reprend un chantier alors en faillite, comptant comme clients les navigateurs fortunés de la région. Ces derniers, soucieux que l'activité reprenne rapidement, avancent à mon aïeul l'argent nécessaire au redémarrage », ajoute le représentant de la quatrième génération du constructeur naval, par ailleurs directeur commercial de la marque et ancien nageur de haut niveau.

Jusqu'en 1955, bateaux à voile et à moteur coexistent dans la production, comme bien souvent. « A cette époque, précise-t-il, 90% des embarcations en Europe sont fabriquées en bois, alors qu'il n'en reste que 10% en 1975. » Ce type de bateaux constitue désormais un marché de niche, dans lequel seule l'excellence de la construction peut faire la différence.

L'activité principale de Boesch consiste aujourd'hui encore à fabriquer des runabouts exclusivement en bois. C'est à Sihlbrugg, village situé à 15 kilomètres du chantier naval dans le canton de Zoug, qu'il faut se rendre pour découvrir l'unité de production. Dans un décor de carte postale, où les vaches pâturent paisiblement une herbe grasse et les chalets arborent fièrement le drapeau national, les stocks de planches brutes visibles à l'entrée des locaux se transforment, petit à petit, en bateaux d'exception.

« Mon plus grand concurrent, c'est le golf, explique malicieusement le maître des lieux. Nos clients manquent de plus en plus de temps libre, raison pour laquelle nous avons développé tout un service clés en main leur permettant de profiter pleinement de leur bateau, sans devoir se soucier des tâches annexes. »

L'entreprise, qui compte aujourd'hui 55 collaborateurs, a ainsi développé des chantiers navals sur le lac des Quatre-Cantons, le lac Majeur et le Léman. Une manière d'être aussi proche que possible de ses clients, afin de leur proposer un service sur mesure en matière d'entretien et de gestion globale de leurs embarcations.

Le marché local étant limité par le peu de places d'amarrage disponibles, Boesch vise aujourd'hui les marchés en croissance – en particulier ceux de l'Asie – où l'art de vivre européen fait recette. Avec une production de seulement 25 bateaux par an, il s'avère cependant difficile de satisfaire toutes les demandes. Une chose est certaine cependant : la qualité ne sera jamais sacrifiée sur l'autel de la productivité, foi de constructeur naval bientôt centenaire!



LA SUISSE NE BORDE AUCUNE MER MAIS COMPTE DE NOMBREUX LACS, VÉRITABLES VIVIERS POUR LES CHANTIERS NAVALS. TOUR D'HORIZON AVEC TROIS D'ENTRE EUX, ARTISANS D'EXCEPTION DONT LA RENOMMÉE DÉPASSE LARGEMENT LES FRONTIÈRES DU PAYS.



GRUPE CARBOMAN - DE LA COUPE DE L'AMERICA AU PREMIER YACHT GRANTURISMO

A l'autre extrémité du pays, changement total de décor. Non pas que l'environnement du Léman soit éloigné de celui du lac de Zurich bien sûr, mais une entreprise discrète y mène une activité de nature radicalement différente de celle pratiquée par Pedrazzini et Boesch: le travail des matériaux composites en lieu et place du bois.

Aujourd'hui allié au français Multiplast, l'ancien chantier naval Décision - désormais dénommé Groupe Carboman - ne constitue rien de moins que le leader européen de la construction de bateaux de compétition, sans compter son étroite implication dans le fameux projet de Bertrand Piccard, Solar Impulse. Outre l'aiguillère d'argent remportée à deux reprises, la nouvelle structure cumule cinq trophées Jules-Verne, une Whitbread et six records de l'Atlantique notamment. «Par la mise en commun des bureaux d'études, des compétences humaines et des moyens de production, le groupe Carboman se profile de manière idéale pour proposer des réponses globales aux grands donneurs d'ordres», précise Bertrand Cardis, directeur commercial du nouveau groupe.

Il n'en fallait pas davantage pour convaincre Silver Arrows Marine, concepteur naval basé en Angleterre, d'attribuer la fabrication d'un yacht de luxe d'un genre inédit à la nouvelle entité basée en Suisse. Ce bateau à moteur - hors du commun à bien des égards - est signé Mercedes-Benz pour le design intérieur et extérieur. Un retour de la célèbre marque à l'étoile près de cent trente ans après la construction - par son fondateur Gottlieb Daimler - du premier bateau motorisé. «Notre objectif était de rechercher de quelle manière transcrire le design automobile propre à Mercedes-Benz aux exigences et proportions spécifiques d'un bateau»,

commente Gorden Wagener, directeur du design de la marque.

Effilées et très audacieuses, les lignes de l'Arrow460 ne manqueront pas d'attirer l'attention sur ce yacht de 14 mètres, concentré de technologie innovante et de matériaux avant-gardistes comme le cuir nabuk, la résille synthétique ou encore les panneaux en bois d'eucalyptus. A tel point qu'il est devenu un sujet d'étude et de collaboration pour le célèbre Centre européen pour la modélisation industrielle (CEMI), habitué à travailler avec de prestigieuses signatures telles que Ferrari, Italdesign, Pininfarina ou encore Bertone.

Ambition, innovation et technologie, voilà les composantes essentielles à la réalisation d'un tel projet. La preuve par l'exemple, une fois de plus, que la Suisse dispose de compétences industrielles de tout premier ordre, nécessaires pour relever les grands défis technologiques d'aujourd'hui et séduire les partenaires étrangers les plus exigeants.

Nul besoin de scruter les plans d'eau du pays cet été pour espérer découvrir la silhouette fuselée de l'Arrow460, les premiers exemplaires - en cours de construction sur les rives lémaniques - feront le bonheur de leurs propriétaires dès 2015 seulement.



PEDRAZZINI - 100 ANS DE CONSTRUCTION NAVALE

Sitôt la voie rapide quittée, la route plonge littéralement sur Bäch. C'est là que le chantier naval Pedrazzini - centenaire cette année - développe ses activités, au bord du lac de Zurich. Trois générations d'artisans s'y sont succédées, avec pour ambition de proposer un mélange de savoir-faire suisse et d'esthétique transalpine hérité de son fondateur Augusto Pedrazzini.

«Mon grand-père décide de quitter le lac de Côme pour celui de Zurich en 1906, afin d'y réaliser quelques années plus tard son rêve, lancer son propre chantier», explique Claudio Pedrazzini. Barques, bateaux de pêche, voiliers, yoles, son savoir-faire s'applique au début à tous les types d'embarcations. Les runabouts - canots automobiles non habitables et à moteur fixe - deviennent rapidement cependant sa spécialité.

Pénétrer aujourd'hui dans le chantier de Bäch, c'est entrer dans un univers entièrement consacré au travail du bois. Son odeur omniprésente rappelle celle d'une menuiserie, les outils utilisés également. Chêne et acajou - offrant une résistance et une longévité à toute épreuve - constituent respectivement la structure porteuse et la coque des bateaux, complétés par l'épicéa, le teck et la ronce de noyer pour la marqueterie du pont, la plateforme de baignade et le tableau de bord. Scier, raboter, poncer, coller, c'est ainsi que prennent forme les lignes de la Rolls des bateaux à moteur. Contrairement à ses cousines à quatre roues qui ont depuis longtemps déjà cédé aux sirènes de l'industrialisation, tout est ici réalisé à la main. Une fabrication minutieuse qui requiert, selon le modèle et les finitions choisies, entre 1800 et 4000 heures de travail entièrement manuel. «Nous réalisons toutes les étapes en interne pour mieux les contrôler, du dessin des modèles à la construction de chaque unité», précise Claudio Pedrazzini, ajoutant que «seuls les moteurs proviennent de fournisseurs externes».

L'application de la laque représente un exemple éloquent de cette recherche de la perfection. Pas moins de huit couches sont superposées sur la coque - un ponçage fin étant nécessaire entre chacune d'entre elles -, avant que vingt (!) couches supplémentaires recouvrent l'ensemble du bateau afin de lui conférer toute la brillance désirée. Un artisanat de très haute qualité qui a son prix: entre 350 000 francs et 700 000 francs environ selon le modèle, hors option. Moins de dix unités seulement voient le jour chaque année, que se disputent de fortunés amateurs sensibles aux charmes de ces embarcations au luxe raffiné évoquant la dolce vita des années 1950.

