

## Chantier Fiart

# Légende napolitaine

**Créé en 1960, Fiart ne cesse de se réinventer pour s'adapter aux besoins du marché, comme en témoigne le développement de ses nouvelles activités.**

Texte Marc Fleury - Photos Boris Réjou et DR

**A** l'aube des années 1960, en plein boom économique italien, le chantier Fiart Mare – pour «Fabbriche Italiane per l'applicazione di Resine Termoindurenti» (Usines italiennes pour l'application de résines thermosensibles) – ouvre ses portes au bord de l'un des plus beaux golfs du monde. Illustration d'un secteur industriel en plein essor, le constructeur n'hésite pas à innover en concevant le premier bateau en

fibre de verre d'Europe. *Conchita*, une barque à faux clins de 3,60 m, accueille aujourd'hui encore les visiteurs à l'entrée du siège du chantier, une villa néo-classique jouxtant des ruines romaines et une végétation luxuriante. Lors du demi-siècle suivant, Fiart inscrira doucement mais sûrement son nom parmi les grands du motonautisme italien, en mettant à l'eau plus de 130 modèles. Du canot à l'offshore en passant par la vedette, la firme connaîtra un succès grandissant en produisant des

modèles capables de répondre aux aspirations de la clientèle italienne et française. L'Hexagone représentera en effet toujours un important marché pour Fiart. Avant la crise, 40 % de la production du chantier napolitain était ainsi écoulee de notre côté des Alpes (voir encadré).

### **Des lignes sportives au galbe marqué**

Seulement, les temps ont changé. La crise est passée par là et Fiart ►

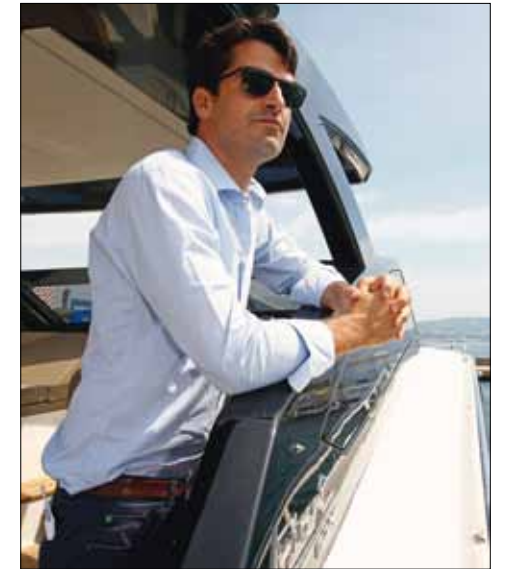


Installé depuis les années 1970 sur une ancienne usine de torpilles, le chantier s'apprête à moderniser en profondeur ses installations.





Le siège du chantier est établi dans une élégante villa néo-classique, entourée de végétation. Notez le design du logo, qui n'a pas été modifié depuis les années 60.



Ernesto de Bartolomeis, petit-fils du fondateur du chantier, en est aujourd'hui le directeur général. Giancarlo di Luggo, son oncle, détient le poste de PDG.

Le printemps est toujours une période d'intense activité dans les ateliers, les propriétaires souhaitant voir leurs bateaux livrés avant l'été.



► a dû s'adapter pour répondre présent face aux nouveaux défis. Le hasard a voulu que les soubresauts économiques ayant agité la fin de la décennie passée – et les années suivantes – aient coïncidé avec une refonte en profondeur du design des bateaux fabriqués par la firme. C'est en effet en 2008 que Fiart a mis à l'eau le 4Seven Genius, le premier bateau d'une gamme au style très caractéristique, aujourd'hui véritable marque de fabrication maison. Suivront plusieurs modèles, dont les très remarquables Epica 58 et 4Four Genius, qui tous arborent ces lignes sportives au galbe très marqué. Ces unités plaisent à la clientèle traditionnelle du chantier comme à de nouveaux venus, mais la crise fait dramatiquement plonger les volumes de vente. «*En Italie, qui a naturellement toujours été notre marché le plus important, les ventes ont plongé de 90 %, sous l'effet conjugué de la crise et de la sévérité du gouvernement Monti,*

Bien que l'activité ait été ralentie par la crise, le chantier a pu conserver une bonne partie de son personnel.



Fiart présente la particularité de construire l'intégralité de ses bateaux en infusion, car il possède un réel savoir-faire dans ce domaine.

déplore Ernesto di Bartolomeis, le jeune et très sympathique directeur général. «*Aussi, nous n'avons pas eu le choix, il nous a fallu réinventer en partie notre façon de travailler,* poursuit le petit-fils du fondateur de la marque. Le choix d'adopter une politique custom, comme dans le cas du 4Four pré-

senté dans ce numéro (p. 108) a ainsi permis d'adapter les bateaux aux spécificités de nouveaux marchés. Le chantier est ainsi parvenu à trouver d'autres concessionnaires, notamment en Croatie, en Turquie et à Dubaï. Les nouveautés sont aussi à chercher du côté de la production. «*En 2015, nous*

*avons adopté une autre organisation qui nous offre un meilleur contrôle des phases productives, sans perdre toutefois le côté artisanal de notre savoir-faire,* précise Ernesto qui conclut : «*Cela nous a permis de comprendre les opérations qui n'étaient pas à valeur ajoutée pour les bateaux et de mieux résister pendant la période 2012-2014, qui a été très difficile.*»

### La modernisation du site de production

Parallèlement, Fiart a mis en place deux activités permettant de diversifier son offre. Avec Fiart Rent, la marque propose désormais un service de chartering de haut niveau, permettant d'attirer une nouvelle clientèle en offrant une image très positive. Les modèles de 33 à 50 pieds sont ainsi disponibles avec ou sans skipper pour partir à la découverte du golfe de Naples et de ses îles. Enfin, l'activité Fiart Service illustre la révolu- ►

### La France, un marché important

La France a depuis longtemps accompagné l'émergence du chantier napolitain. «*Nous avons commencé à vendre des Fiart en 1989,* explique Laurent Stanozlian, importateur dans l'Hexagone. «*De 1995 à 2005, la demande était très forte ; nous pouvions vendre plus de 25 bateaux par an.*» Ensuite, la crise est passée par là, et les ventes ont plongé de 90 %. «*Il faut dire que les effets de la crise ont été amplifiés par de*

*mauvais choix sur les tailles des nouveautés. Le 4Four et a fortiori le 4Seven étaient des bateaux trop chers pour notre clientèle, et le 42 était devenu trop vieux,* explique Laurent Stanozlian. «*Ce manque de renouvellement sur le marché des opens entre 35 et 40 pieds ne nous a pas aidés.*» Inutile de préciser que le nouveau 40 présenté au prochain Cannes Yachting Festival est attendu avec impatience !



Laurent Stanozlian importe des Fiart en France depuis 1989.



## Né sous le signe de la dolce vita

Avec plus d'un demi-siècle d'existence et 132 modèles construits, Fiart peut se targuer d'avoir grandement contribué à l'essor de la plaisance en Méditerranée.

Ouvrir le livre d'histoire du chantier Fiart, c'est se plonger avec délectation dans une collection d'images à la saveur vintage, reflet d'une Italie insouciante et d'un yachting en plein essor. Mais Fiart, c'est aussi ce petit chantier devenu grand à force de travail et d'innovations, qui a su marquer de son empreinte chaque décennie depuis 1960. Le constructeur napolitain a naturellement écrit une ligne indélébile dans l'histoire du motonautisme européen avec *Conchita*, sa barque de 3,60 m de long, premier bateau en fibre de verre du Vieux Continent, qui a contribué à faire de la plaisance un loisir de masse dans la Péninsule... Depuis, ce ne sont pas moins de 132 autres modèles qui se sont succédé au catalogue, accompagnant toutes les époques et les évolutions du secteur. Surtout, Fiart a su proposer des bateaux pour tous les goûts, prouvant sa capacité à construire des petits opens comme des express cruisers, en passant par des vedettes à fly, des pneumatiques, ou encore des modèles conçus pour la course. Des bateaux en tout genre qui font aussi écho aux aspirations de leurs époques respectives... Les images des premiers ronds dans l'eau, presque timides, d'une période où les marinas n'existaient pas, à l'essor des premières unités habitables en passant par l'arrivée de carènes toujours plus rapides, témoignent de la capacité de Fiart à savoir répondre aux aspirations de la clientèle méditerranéenne. La fabrication en infusion, l'utilisation du carbone et la recherche d'un design toujours avant-gardiste continuent aujourd'hui encore d'inscrire le chantier dans cette grande tradition. ■



L'histoire du chantier napolitain est indissociable des images et couleurs uniques du sud de la Péninsule.



Reconnaisable à ses faux clins et son plat-bord rouge vif, *Conchita* marque le début d'une grande aventure industrielle.

Toutes les décennies depuis 1960 ont été marquées par l'arrivée de Fiart, reflétant le style de l'époque.



Fiart a aussi conçu des modèles surmontés de fly-bridge, comme l'*Helios 45*, mis à l'eau en 1976.



*Conchita Sport*, avec son système de barre, a été mis à l'eau dès 1960.



Depuis ses débuts, et même dans les moments difficiles, Fiart a toujours été présent au salon nautique de Gênes.



Carène performante, silhouette élégante, le *Fiart 40*, lancé en 1998 et remodelé en 2005, a connu un franc succès.

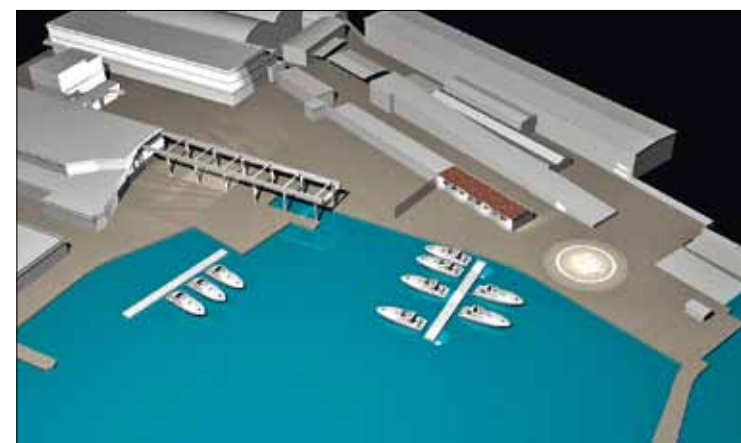
► tion en cours sur le site de Baïa, visant à transformer et moderniser l'extraordinaire site de production du chantier. Les bâtiments aux formes caractéristiques de l'architecture industrielle des années 1960 sont en effet sur le point de recevoir un grand lifting.



Synthèse réussie entre puissance et design, le *Fiart 58* est aujourd'hui le plus grand modèle construit par le chantier.

### Plusieurs projets d'envergure

«Le projet s'étend à plusieurs niveaux», explique Ernesto. Nous allons construire un port de 50 places autour de six pontons, à l'horizon 2016. Nous ne serons ainsi plus obligés de mettre nos bateaux à l'eau à chaque fois. L'un des bâtiments va aussi être vidé afin d'accueillir un resort, agrémenté d'un spa, d'un restaurant, de nouveaux bureaux et d'un musée retraçant l'histoire de la marque. «Nous allons mettre en exergue le passé pour construire le futur», résume Ernesto. Les sommes nécessaires, environ trois millions d'euros, pourraient être apportées par un investisseur, mais le chantier préférerait poursuivre son histoire en famille, comme cela a toujours été le cas depuis 1960. À la napolitaine, en somme... ■



Le site de production va être modernisé. Une marina permettra d'accueillir une cinquantaine de bateaux.