

Avec deux B comme B2

B2 Marine est un exemple de succès à la française qui dure depuis près de trente ans. Son fondateur, Bernard Badets, passionné de la mer, est l'un des rares à réaliser l'intégralité de sa production dans l'Hexagone... Il n'en est pas peu fier!

TEXTE ET PHOTOS : ÉDOUARD DESGREZ.

Bernard Badets est un enfant de la Gironde. Né en 1949 à Bordeaux, il poursuit sa scolarité à Arcachon. « Je passais mes jeudis sur l'eau à bord d'un Farfadet, l'ancêtre de l'Optimist, dès l'âge de dix ans. À l'époque, on vous poussait à l'eau et il fallait se débrouiller seul pour apprendre à manœuvrer entre les bancs de sable et les parcs à huîtres, puis regagner la rive. » C'est le début d'une passion qui ne s'arrêtera jamais. Après le baccalauréat, il intègre l'entreprise familiale de peinture : « J'ai toujours baigné dans un univers industriel », nous confie-t-il. La Gironde est déjà à l'époque l'un des berceaux de la plaisance moderne, avec des noms réputés, tels que Guy Couach et Arcoa (Arcoa est la contraction d'Arcachon et de Couach). Et Bordeaux est un carrefour stratégique pour l'accès à la façade atlantique et à l'Espagne, en particulier depuis la construction de la rocade A630 opérationnelle depuis 1983. La véritable carrière de Bernard débute en 1976 en tant que directeur commercial des remorques Area. Son bureau est déjà à Latresne, ville du futur QG de B2 à cinq cents mètres de la rocade.

La philosophie du bateau transportable

Les dix années chez Area vont lui permettre de tisser des liens étroits avec tous les marchands de bateaux transportables de France. Durant cette même période, l'idée commence à germer de créer sa propre structure ; il s'est toujours senti l'étoffe d'un entrepreneur. « Je voulais faire des petits bateaux à voile familiaux, des dériveurs ou des bateaux à moteur simples et pratiques, tout en restant transportables. À l'époque on avait peu la culture des grands bateaux ; à partir de 9 mètres on parlait déjà de yacht ! »

Date inoubliable s'il en est, c'est le 1^{er} avril 1986 qu'il crée B2 Marine. B2 comme les deux B de Bernard Badets...

« J'ai créé une SARL avec le capital minimum pour l'époque, c'est-à-dire 50 000 francs. J'ai commencé par acheter des moules pour être rapidement opérationnel ; les moules des Djinn 18, 22 et 26 [petits voiliers à cabines de 5 à 8 m, ndr]. Puis j'ai repris un 4.90 à moteur dont les ventes ont rapidement dépassé celles des voiliers. On a alors déposé le nom de Cap-Ferret. Nous produisons 150 bateaux la première année puis 180 la deuxième. Je voulais déjà faire uniquement du transportable, vendu sans moteur et donc exclusivement en hors-bord contrairement aux Jeanneau Skanes,



1986 : les débuts du chantier, Bernard transporte les bateaux sur remorque derrière sa propre voiture. Ci-dessous, le nouveau 572 Day Cruiser dévoilé au dernier Salon de Paris : les formes sont plus arrondies, la sellerie plus cossue, mais on retrouve l'esprit du bateau facile à vivre...



Quelques dates clés

- 1949 :** naissance à Bordeaux. Scolarité à Arcachon ;
- 1976-1986 :** directeur commercial des remorques Area ;
- 1986 :** création de B2 Marine, le 1^{er} avril. Installation à Latresne le 1^{er} décembre ;
- 1987 :** présentation du B2 500 Open sur les salons nautiques ;
- 1989 :** lancement de la gamme B2 750 à moteur hors-bord et remise du Pavois d'or de la création d'entreprise ;
- 1991 :** signature d'un important contrat avec OMC, 1 000 bateaux livrables sur cinq ans ;
- 1994 :** la gamme s'étoffe avec le voilier Blue Djinn (dériveur intégral de 6,10 m) ;
- 2001 :** sortie du Cap-Ferret 650 Cabin-Cruiser et du Djinn 7 ;
- 2005 :** ouverture sur le marché espagnol ;
- 2010 :** création du timonier Cap-Ferret 722 TC ;
- 2012 :** environ 10 000 bateaux produits depuis le début de l'aventure.



Depuis 27 ans, Bernard est à la barre de son chantier qui résiste encore et toujours aux crises économiques et à une concurrence très rude.



Le chantier produit un bateau toutes les trois heures environ, soit 300 à 350 modèles par an.

Gib'Sea... Déjà en 2000, Bernard ne veut pas prendre le risque de se restructurer pour se lancer dans la construction de vedettes de 30 pieds. Il se serait retrouvé en concurrence frontale avec Dufour, Jeanneau et Bénéteau. La période 1996-2008 représente des années fastes pour B2, avec l'ouverture sur le marché espagnol en 2005. L'année 2008 marque un coup d'arrêt violent avec la faillite de Lehman Brothers le 15 septembre. Les répercussions sur le nautisme ne se font pas attendre, et B2 perd une part substantielle de ses fonds propres ainsi que 30 % son chiffre d'affaires en 2009. Bernard ne se laisse pas abattre et décide de se recentrer sur la qualité et de mettre en avant l'origine entièrement française de sa production. Il propose des équipements à la carte, plusieurs choix dans les selleries et dans les couleurs de coque (le timonier 722 TC est un exemple de cette nouvelle politique)... La stratégie est payante puisque le chiffre d'affaires bondit à nouveau de 30 % en 2010 !



Une imposante ossature en contreplaqué vient rigidifier la coque de tous les modèles. La construction en stratifié de polyester est réalisée entièrement à la main.

Une image de sérieux qui colle à la marque

Aujourd'hui, la gamme compte dix-huit modèles sur la base de trois coques. « Certes, on n'est plus dans les volumes d'autrefois en termes de ventes, mais on arrive à tenir grâce à notre image de sérieux. Le marché de l'occasion qui sature fait du tort à tout le monde, les chantiers se tirent une balle dans le pied à vouloir sortir à tout prix des nouveautés chaque année. » Pour l'avenir, Bernard veut améliorer les modèles existants. Il a présenté une nouvelle gamme de 570 au Nautic de Paris 2012. « On restera toujours sur le transportable et, par transportable, j'entends facile à transporter. Jusqu'au 5.70, nos bateaux ne font pas plus de 2,20 mètres de large ; ils ne dépassent pas de la remorque. Essayez de tracter un day-cruiser de 5,50 mètres par 2,55 mètres derrière une Peugeot 307, je vous souhaite bien du plaisir ! » Dans son temps libre, Bernard s'offre un retour aux sources à bord de son 8M JI, un superbe voilier en aluminium à bord duquel il sillonne le bassin d'Arcachon, avec autant de plaisir qu'à dix ans à la barre d'un Farfadet... ■



Assemblage de la coque et du pont d'un 552 Open : le collage est effectué avec une résine armée qui se polymérise pendant plusieurs heures.