

CATANA MAG

N° 15
AUTOMNE 2023

LE MAGAZINE DU GROUPE CATANA

CATANA Group
Une Success Story

CATANA Group



04

CATANA Group,
une success story

08

Première grande
traversée à bord
du Catana OC N°1



14

Les
rendez-vous
BALI



15

Agrandissement
du site de Rivesaltes

16

Rencontre
avec le
BALI 4.4



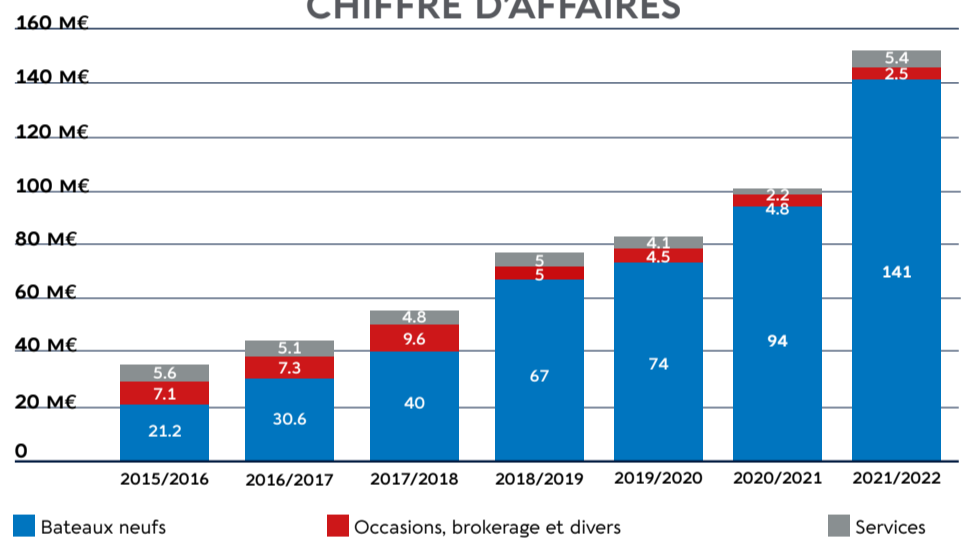
Les chiffres du Groupe

Après une année 2021/2022 record avec 46% de croissance malgré des difficultés logistiques très importantes, le Groupe enregistrera à nouveau un exercice 2023 en croissance significative. Les derniers chiffres publiés en juillet dernier faisaient état, au bout de 9 mois d'exercice, d'un chiffre d'affaires quasiment identique à celui de l'ensemble de l'exercice 2021/2022.

Une nouvelle fois, **CATANA Group** s'oriente vers un très bel exercice 2022/2023 de rentabilité comme en témoignent les chiffres intermédiaires à mi exercice (28 février 2023) et une rentabilité nette du groupe établie à 8.7 M€ contre 7,4 M€ en février 2022.

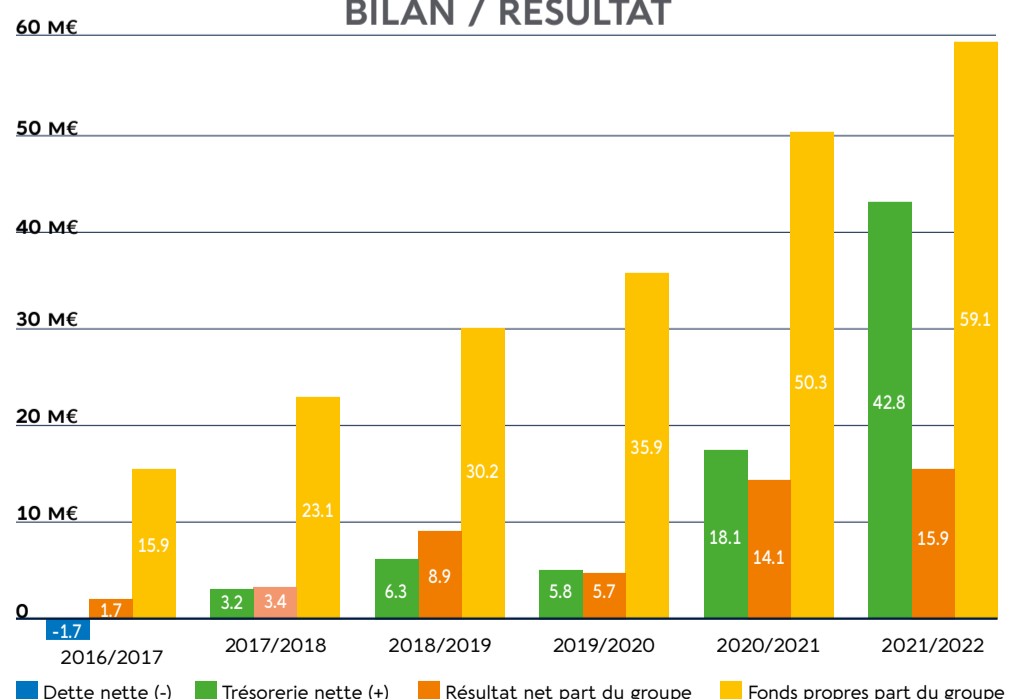
Avec des fonds propres de 61 M€ et une trésorerie nette d'une quarantaine de millions d'euros, **CATANA Group** bénéficie d'une solidité financière importante pour accompagner l'ambitieux plan stratégique du Groupe.

CHIFFRE D'AFFAIRES



CATANAGROUP SA EN BOURSE :
CODE Euronext PARIS FR0010193052CATG

BILAN / RÉSULTAT



“ ... ancré sur
le podium mondial
des constructeurs
de catamarans. ”

Édito

Aurélien Poncin

Président de CATANA Group SA



La disparition d'**Olivier Poncin**, après un long et courageux combat contre la maladie nous a tous profondément affecté. Je remercie les très nombreuses personnes qui ont été présentes à nos côtés et qui nous ont apporté un soutien précieux dans ce moment douloureux.

Il restera pour ceux qui l'ont connu un visionnaire passionné et un exemple de détermination et de ténacité, en plus d'avoir été pour moi un père hors-norme.

Grâce à sa vision, partagée par les 1500 talents qui constituent notre entreprise aujourd'hui, **CATANA Group** s'est fermement ancré sur le podium mondial des constructeurs de Catamarans.

Pour la première fois cette année, le groupe a produit et livré sur un exercice plus de 300 catamarans, notamment du fait de la forte demande pour le dernier né, le **BALI CATSMART**.

Ce résultat est d'autant plus significatif au regard du contexte difficile des deux années précédentes, où le groupe a dû faire face aux effets de la crise COVID-19 puis à une forte inflation. De nombreuses pénuries, notamment celle touchant les motoristes, ont impacté également notre activité et nous ont souvent empêché de livrer nos catamarans dans les délais prévus initialement. Cette désorganisation a beaucoup affecté le groupe, d'autant que la demande pour les **BALI**, et donc nos volumes de production, n'ont cessé dans le même temps de croître.

Nos clients et agents ont été malheureusement, eux aussi, impactés par cette situation et nous le regrettons. Je les remercie pour le soutien et la confiance qu'ils continuent à nous apporter.

Notre priorité numéro un est aujourd'hui de retrouver des conditions normales de livraison, quitte à limiter la croissance de notre production dans l'immédiat. Nous nous sommes dotés pour cela de nouveaux outils, et avons renforcé nos équipes et nos process.

Nous voyons depuis quelques mois les premiers fruits de ces efforts considérables. Soyez assurés que nous ne relâcherons pas la pression.

Ce travail de fond ne nous empêche pas par ailleurs de poursuivre nos développements sur le front des produits.

Aussi, nous sommes fiers de présenter à Cannes le premier modèle de notre marque **YOT**, le **YOT 36**, un catamaran à moteurs hors-bord offrant plus d'espace, de stabilité et de confort en navigation comme au mouillage qu'un monocoque de taille équivalente.

Bien dotée en modèles de 38 à 54 pieds, la marque **BALI** continue son évolution avec l'accroissement de sa gamme par le haut et nous vous présenterons dans les exercices à venir de nouvelles unités, plus grandes, innovantes et plus respectueuses de l'environnement.

Nous sommes heureux de vous accueillir pour cette nouvelle saison de salons d'automne, et vous souhaitons à toutes et à tous de bonnes navigations.

LIZmer

*Vivez vos rêves, nous les finançons**

+33 (05) 62 24 76 06 | lizmer@capitole-finance.fr | www.lizmer.fr

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

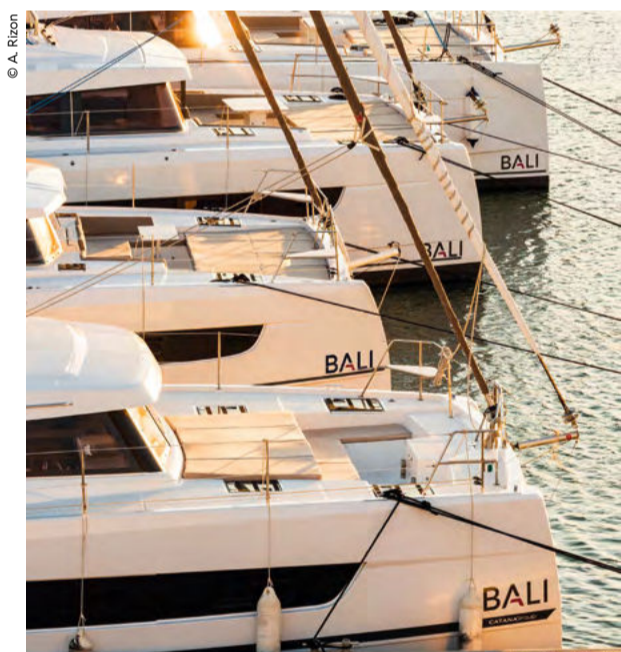
LIZmer est une marque de Capitole Finance-Tofinso, filiale à 100% de la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées, établissement de crédit n°14648, SA à Directoire et Conseil de Surveillance, au capital de 32 293 310 euros, immatriculée à l'ORIAS sous le numéro 08040602, RCS Toulouse 433 952 918, dont le siège social est situé 2839, La Lauragaise 31670 LABÈGE.

* Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Capitole Finance-Tofinso et après expiration du délai légal de rétractation.



CATANAGroup, une success story.

Rétrospective, stratégie et perspectives



Il y a dix ans, notre Groupe faisait le choix de recentrer intégralement son activité de fabrication de bateaux sur le marché des multicoques. Dans un monde économique malmené par les crises financières de 2008 et 2010, ce nouveau cadre stratégique visait à s'inscrire dans un marché des multicoques à potentiel assurément plus fort que les autres, traduisant par ailleurs l'émergence d'une tendance nouvelle du côté des clients.

Déjà propriétaire depuis 2003 de la marque **CATANA**, le Groupe disposait d'une crédibilité forte pour asseoir sa nouvelle stratégie. En effet, créée en 1984, la marque **CATANA** a acquis au fil des années une légitimité mondiale indéniable, reconnue pour ses bateaux destinés à des croisières hauturières, forts de qualités marines exceptionnelles alliant vitesse, robustesse et confort.

Cependant, le compartiment de marché des catamarans de grands voyages était trop étroit pour satisfaire les besoins du Groupe en termes de volumes d'activité et de visibilité. Ce constat était d'ailleurs renforcé par la demande croissante du marché pour des catamarans plus orientés « loisirs », rendant nécessaire pour **CATANA Group** la mise en place d'une stratégie de pénétration de ce marché.

Face à une concurrence puissante, déjà implantée et constituée d'acteurs de renom, cette conquête ne pouvait se faire qu'au prix d'une stratégie forte de différenciation et d'innovation.

Le succès d'une approche visionnaire

Il y a presque 10 ans jour pour jour, **Olivier PONCIN** présentait donc à sa garde rapprochée les contours de son projet **BALI**. En un mot : Innover en repoussant les limites afin de satisfaire une attente des clients pas totalement assouvie.

Ainsi, ce qui s'avèrerait être la dernière aventure professionnelle d'envergure d'**Olivier PONCIN** allait se transformer en une véritable success story qui marquera pour longtemps l'histoire de notre secteur.

Véritable quintessence de dizaines d'années d'entrepreneuriat, ce nouveau projet synthétisera à lui seul tous les enseignements majeurs, tirés d'expériences bonnes et moins bonnes vécues au fil d'une carrière faite d'audace et de pugnacité.

Car de l'audace, il en faudra beaucoup pour oser proposer des catamarans pontés jusqu'à la proue, sans trampoline, afin d'offrir aux clients un espace de vie unique et exceptionnel. Il en faudra aussi beaucoup pour proposer le meilleur des open space possibles avec la porte oscillo-basculante devenue aux yeux de

beaucoup « la porte **BALI** ». « Cela ne marchera jamais », entendions-nous sur certains stands lors des premiers salons...

Le premier modèle de la gamme **BALI** verra le jour en septembre 2014, suivi trois mois plus tard par un second... l'aventure est en marche.

En moins d'une décennie, le succès commercial de la gamme **BALI** propulsera le groupe sur une toute autre orbite et marquera la réussite du nouveau plan stratégique, période pendant laquelle le Groupe verra son chiffre d'affaires passer de 32 M€ à environ 200 M€ cette année, et sa rentabilité devenir l'une des meilleures du secteur.

Olivier PONCIN nous a quitté mais il laisse derrière lui une entreprise solide qu'il aura su également doter d'une nouvelle gouvernance.

En effet, soucieux de faire face aux nouveaux enjeux d'une entreprise devenue d'une autre dimension, et souhaitant préparer sa succession, il s'était attaché depuis plusieurs années à constituer autour de lui une équipe complète et expérimentée dans les domaines clés de l'entreprise.

La présence de son fils **Aurélien** depuis 2006 dans le management du Groupe a permis de désigner très tôt le visage de la succession et consolider la volonté de rester avant tout un groupe familial sur le long terme.

Le sort a hélas précipité cette succession.

Partageant les mêmes valeurs entrepreneuriales et humaines que son père, et entouré d'une équipe solide et fédérée, **Aurélien PONCIN** reprend ainsi le flambeau d'une aventure vertueuse qui est loin d'avoir atteint son apogée.



Olivier et Aurélien Poncin

“
... l'écoresponsabilité
prendra sa place
dans tous les processus
de décision de
l'entreprise.”

De forts potentiels de développement

Tout en restant fidèle à sa ligne d'être un « pure player » des catamarans, les opportunités restent en effet encore nombreuses pour notre Groupe.

Tout d'abord, concernant les marques existantes, beaucoup reste à faire.

Concernant la gamme **BALI**, celle-ci dispose aujourd'hui d'une flotte de 7 modèles mais le potentiel reste encore important. Après le petit dernier, le **BALI CATSMART**, ce sera bientôt dans le domaine des unités de grandes tailles (au-delà de 60 pieds) que **BALI** souhaitera exprimer sa vision.

Ayant bénéficié de peu d'énergie de la part du Groupe au cours des dernières années, la marque **CATANA** restera un enjeu stratégique majeur dans le futur avec le souhait d'étendre à nouveau le nombre de modèles et (re)prendre une place importante dans le compartiment des catamarans de grands voyages.

Enfin, le Groupe a annoncé cette année sa nouvelle ambition : s'attaquer au marché du motonautisme, 9 fois plus grand que celui de la voile.

En juin dernier, le Groupe a ainsi dévoilé le nom de sa nouvelle marque exclusivement créée pour les futures activités motonautiques : la marque **YOT** est née.

Avec la marque **YOT**, **CATANA Group** souhaite démontrer à nouveau sa capacité à avoir une lecture approfondie et visionnaire du marché et y apporter une réponse adaptée et innovante, face une nouvelle fois à une concurrence aguerrie.

Les catamarans moteurs **YOT** seront intégralement produits au Portugal dans un site totalement dédié au motonautisme. La nouvelle usine, dont le groupe vient de lancer la construction, bénéficiera pleinement de l'importante expérience industrielle acquise par le Groupe au cours des 10 dernières années et dotera la marque **YOT** d'une force de frappe importante sur le plan industriel.

CATANA Group se doit également d'apporter sa contribution au combat contre le réchauffement climatique. Alors que près de 90% de l'empreinte carbone de notre entreprise est liée au cycle de vie des bateaux, notre département R&D devra contribuer à la recherche de process favorisant la recyclabilité des bateaux ainsi qu'à des solutions de motorisation moins émettrices de gaz à effet de serre. D'un point de vue plus général, l'écoresponsabilité prendra sa place dans tous les processus de décision de l'entreprise.

Bien implantés sur le marché de la voile, solide financièrement, **Aurélien PONCIN** et son équipe ouvrent aujourd'hui une nouvelle page de l'histoire de **CATANA Group**, dont la feuille de route ne manque pas d'ambitions.

Proposer des produits à la pointe de l'innovation et adaptés en permanence aux besoins du marché, rester une entreprise souple et agile dans ce monde si instable, conserver un esprit familial fort à la marque et être à la hauteur des nouveaux enjeux environnementaux, tels seront les commandements principaux de **CATANA Group** pour cette nouvelle ère vertueuse.



(de haut en bas) Les sites historiques du Groupe :
① Port Pin Rolland à Saint-Mandrier près de Toulon (Var),
② le siège du Groupe à Canet en Roussillon (Pyrénées Orientales),
③ l'usine de Marans près de La Rochelle (Charente Maritime).

Carnet de voyage

900 MILES À BORD DU CATANA OCEAN CLASS

© H. Martin - Unifilm



Conditions de chargement
type «croisière en haute mer» :

- 7 personnes à bord
- 920 litres d'eau
- 800 litres de gasoil
- Climatisation, Générateur 12 kW
- 3 voiles d'avants
- Avitaillement pour 10 jours de mer



Portrait de l'équipage (De gauche à droite en partant du bas) : **Alizé** : Cheffe de quart et de cuisine, **Théo** : le médecin de bord, **Ben** : le Chef de quart, **Hugo** : le vidéaste embarqué, **Guillaume** : le second, **Benjamin** : notre responsable commercial et skipper, **François** : le sauveteur en mer.

Embarquer avec l'équipage sur la première navigation au large du nouveau **Catana Ocean Class**, l'occasion parfaite pour tester un ensemble de points essentiels pour parfaire ce nouveau Catana taillé pour les navigations au grand large :

- Les performances à la voile : dans toutes les conditions
- La sécurité au large : dans une météo compliquée
- La vie à bord en équipage : validation de la cellule de vie élargie et des volumes habitables avec sept personnes à bord
- L'ergonomie du plan de pont : pour les manœuvres et réglages en équipage réduit lors des quarts (1-2 personnes)
- Le confort à bord : isolation thermique et phonique, la ventilation, et son passage de vague
- La fiabilité des équipements et leurs facilités d'accès : électroniques, électriques, éléments de plomberie, froid, climatisation...

La préparation du voyage a duré deux jours pendant lesquels l'équipe s'est concentrée sur différents points d'attentions :

- La maintenance et préparation du gréement : changement et préparation des voiles d'avants, prises de ris et de l'accastillage
- L'avitaillement du bateau et de l'équipage : eau, fuel, nourriture pour 10 jours
- Le briefing météo et la stratégie de navigation
- La localisation et la vérification des organes de sécurité du navire : moteurs, sail drive, pompes de cales, systèmes, etc.



H - 4 AVANT LA TEMPETE.

Les premières heures en mer ont confirmé les prévisions météo annoncées : musclées.

Des vagues atteignant 6 mètres venant de travers et des vents soufflant jusqu'à 48 nœuds dans les rafales. Une belle entrée en matière pour notre première nuit à bord !

Pour ne pas prendre de risque, le skipper opte pour 3 ris dans la grand-voile et 3 ris dans le génois : la sécurité passe avant tout.

Des conditions qui ont propulsé le bateau à plus de 9 nœuds au bon plein entre 40 - 60 ° du vent apparent.

48 KN ET 230 MILES PLUS TARD...

Au matin, à hauteur des côtes espagnoles, l'heure est au bilan : tout va bien à bord, une partie de l'équipage a même pu se reposer en toute quiétude. Du côté performance, le bateau passe très bien les vagues et a atteint une vitesse moyenne de 9.70 nœuds en sécurité.

“ ..une vitesse moyenne de 9.70 nœuds en sécurité. ”

La sortie du golfe du lion offre des conditions plus clémentes. Le vent baisse d'abord à 15 nœuds puis à 10 nœuds et sous un grand soleil, marquant le début d'une belle journée de navigation.

QUART DE NUIT, MANOEUVRES - LA VIE A BORD S'ORGANISE SIMPLEMENT.

Dès le deuxième jour, l'équipage a pu s'organiser pour mettre en place les quarts de nuits : 2 personnes par équipes, 3 groupes et 1 personne en stand-by. L'idée première est de valider la configuration du poste de barre en équipage réduit et non expérimenté.

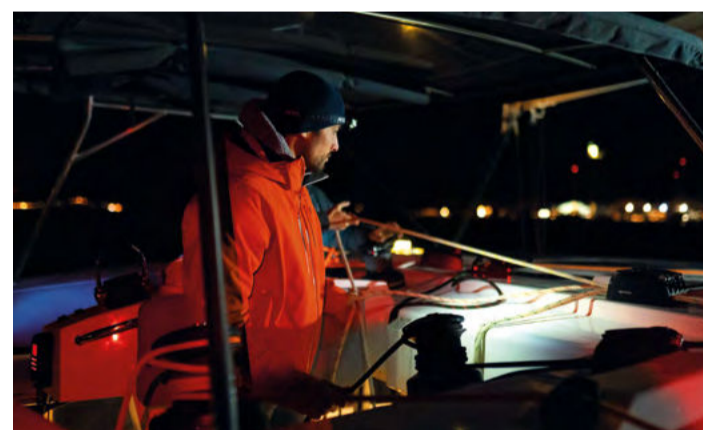
À la nuit tombée, le skipper Benjamin laisse place au premier groupe composé d'Alizé, la seule fille à bord et de Hugo, le vidéaste. Les autres équipiers vont se partager les 3 spacieuses cabines tandis que le capitaine opte pour le grand canapé, idéal pour se reposer tout en gardant un œil sur le poste de commande, les étraves et la table à cartes.

Place au silence dans la cellule de vie élargie... l'utilisation des baies vitrées latérales et en arrière du cockpit trouvent tout leurs sens puisqu'elles isolent complètement des bruits et des températures extérieures. Surtout en plein mois de novembre...



La baie latérale tribord s'avère très pratique pour garder le lien avec le groupe de quart, mais également pour échanger toutes sortes de choses (victuailles, objets, vêtements...)

En pleine nuit, vers 2 heures du matin, le bateau semble planer sur l'eau, le compteur affiche 12,5 nœuds au bon plein ! Les équipiers, ayant déjà pris confiance en l'**OC** dans la tempête le premier soir, n'osaient pas réveiller le capitaine pour prendre un ris. Mais les prévisions météo annoncent un renforcement du vent de 30 nœuds. C'est le moment. Le capitaine monte au poste de barre, pour aider l'équipage et ils décident de prendre deux ris, suite aux prévisions météo.



Le poste de barre étant dessiné pour pouvoir tout manœuvrer du même espace, ils répartissent les tâches :

1. L'équipier positionné sur le poste avant tourne la drisse sur le winch avant tribord et libère ensuite la tension. Il reprend le ris 2 (l'amure) en le positionnant sur le winch avant bâbord.
2. Le barreur, confortablement installé à l'arrière, libère les écoute de grand-voile tout en les gardant en tension via le winch arrière et reprend la tension du ris 2 (point d'écoute) à l'aide du winch situé en amont.

La manœuvre prend moins de 10 minutes et ils peuvent repartir plus sereinement à l'attaque des vagues !



© H. Martin - Unifilm

À LA DECOUVERTE D'UNE ILE SECRETE...

Le front annoncé a tenu ses promesses, 19 nœuds à 45° qui a permis à l'OC de bien performer en dépassant même les prévisions du routage, jusqu'à 12,3 nœuds de vitesse SOG au près !

Les plaisirs de barrer l'OC à la voile se sont révélés au lever du soleil, au large du Cap d'Irta, offrant une expérience inégalée à l'équipage qui se réveillait doucement d'une belle nuit en mer.

Terre en vue ! Peu avant midi, Guillaume alors en quart, signale avoir distingué une île dans l'axe des étraves : "L'Illa Grossa" qui fait partie de quatre groupes d'archipels qui forment les îles Columbretes. Il s'agit de l'île la plus grande en forme d'ellipse. C'est l'occasion de sortir le drone, à plus de 30 milles des côtes d'Espagne !

Pour la première fois de la traversée, le vent faibli. Ce qui amène l'équipage à opérer des changements des voiles d'avants.

Au programme : préparation de l'accastillage supplémentaire et envoi du spi en chaussette, mise en place du Code 0 en lieu et place du Genaker. L'ensemble de ces manœuvres étant réalisé à seulement une ou deux personnes.

Objectif atteint pour l'ergonomie du plan de pont ! Toutes les manœuvres peuvent s'opérer facilement, en équipage très réduit et en sécurité. En parallèle, Alizé et Benjamin découvrent en détail le confort de la cuisine, grâce à :

- Trois plans de travail distincts en corian : pour préparer les plats
- Un grand four : qui permet de faire cuire jusqu'à 3 plats en même temps
- Quatre feux : pour cuisiner l'accompagnement
- Un micro-onde : pour réchauffer les plats lors des changements de quart.

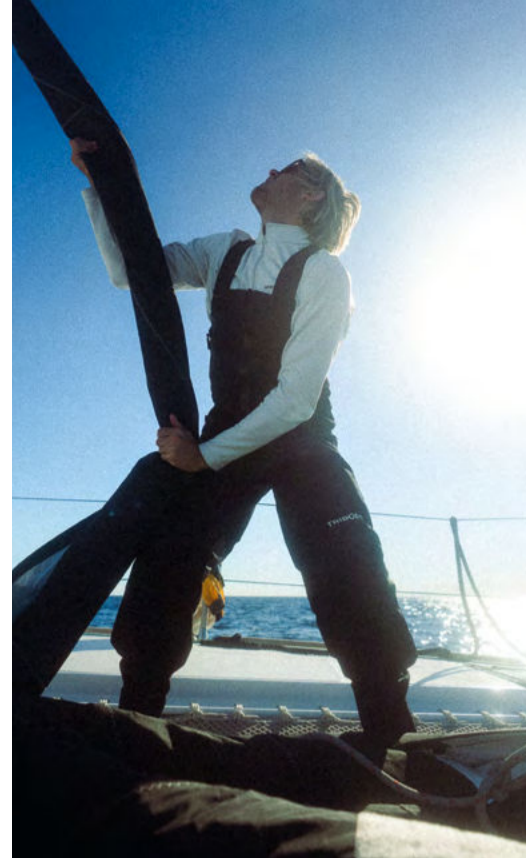
- Et le "must have" du confort, un lave-vaisselle !

Le beau soleil, la vue et la température qu'offre cette journée sont exceptionnels. En quelques minutes le cockpit est alors transformé en terrasse, complètement ouvert sur l'extérieur.

CAP MAINTENANT SUR BENISSA !

La Baie de Calpe a offert des conditions idéales au près, propulsant le bateau entre 8 et 9 nœuds à 40° du vent apparent. Un slalom habile a été entrepris pour éviter les navires de pêche espagnols, mais le passage au sud de la péninsule ibérique s'annonçait sportif, avec un renforcement du front sud-ouest et des conditions de mer agitée. L'OCEAN CLASS a fait face à ces défis en activant son mode sport, avec des dérives bien plantées.

Après avoir contourné le cap Cabo de Gata, la trajectoire s'est orientée vers l'ouest, avec Gibraltar en ligne de mire. Cependant, les prévisions météorologiques annonçaient un autre front d'ouest en provenance du Maroc, avec des vents frontaux allant jusqu'à 35 nœuds et une houle de 8 mètres. Pour garantir la



© H. Martin - Unifilm

sécurité de l'équipage et du navire, une escale à Almerimar a été décidée, offrant un repos bien mérité et l'occasion d'approvisionner le bateau.

L'équipage a atteint le port de Sotogrande avec des conditions idéales pour profiter d'un lever de soleil spectaculaire, hisser les voiles une dernière fois et croiser le chemin d'un banc de dauphins. Ces moments de grâce ont permis d'admirer la beauté de la nature dans toute sa splendeur, entre les mouvements de l'océan et les apparitions ludiques des animaux marins.

Après une traversée mouvementée, l'équipage est revenu à terre, prêt à faire le bilan de cette expérience hors du commun. Les conditions rencontrées ont permis de tester avec succès l'ensemble des systèmes techniques de l'OCEAN CLASS, confirmant sa fiabilité et sa navigabilité. Les équipements intérieurs ont également été largement appréciés, offrant une convivialité sans pareille pour les 7 convives à bord.

Le plaisir de la vie, le partage et la convivialité ont été les maîtres mots de cette expérience sur le **CATANA OCEAN CLASS**.





5.7L V10

350-400 CH
Verado

MercuryMarine.com/V10

L'EVOLUTION DES PERFORMANCES PREMIUM



Axiom +, le meilleur de l'électronique sur votre bateau !

Raymarine®



© D.R.

/ LES RENDEZ-VOUS BALI

Une expérience exclusive au cœur
de notre chantier naval !

Pendant deux jours exceptionnels, nos distributeurs et clients ont eu l'honneur de participer à un événement exclusif au cœur du Chantier Catana, dédié à la découverte de notre gamme de catamarans à voile **BALI CATAMARANS**.

Ce salon privé a été l'occasion idéale pour les participants de s'immerger pleinement dans l'univers fascinant de la conception de ces voiliers d'exception.

C'était une véritable opportunité de comprendre le savoir-faire et la passion qui imprègnent chaque étape de leur réalisation.



© D.R.



© D.R.



© D.R.

Les clients, accompagnés par nos distributeurs, ont pu explorer en toute intimité nos catamarans **BALI**. Nos experts ont pu partager leurs connaissances approfondies et leur passion pour la navigation.

Cet événement a également été ouvert au personnel du chantier. Une occasion unique de découvrir de près les fruits de leur travail et d'être fier de leur contribution à la création des catamarans **BALI**.

Les Rendez-vous **BALI** ont été un réel succès, rassemblant près de 300 personnes dans une ambiance chaleureuse et conviviale. Nous ne manquerons pas de reconduire ce rendez-vous lors d'une prochaine édition.

Sites de production



AGRANDISSEMENT DE LA MENUISERIE INDUSTRIELLE DE RIVESALTES



Entretien avec Ruddy Minnaert, Directeur de production Rivesaltes :

Notre menuiserie industrielle située à Rivesaltes, à proximité de Perpignan, se trouve au cœur d'un projet d'expansion et de réaménagement majeur. Ce site revêt une importance capitale dans la fabrication de meubles et d'éléments en bois et polyester destinés aux bateaux produits sur nos chantiers Français.

Pouvez-vous nous expliquer les raisons qui ont motivé l'agrandissement et le réaménagement du site de production à Rivesaltes ?

Tout d'abord, nous avons constaté une augmentation significative de la demande de bateaux que nous fabriquons. Cette hausse nous a encouragé à revoir notre capacité de production afin de répondre efficacement aux besoins du marché. Pour améliorer notre réactivité et garantir une meilleure maîtrise des coûts, nous avons pris la décision stratégique de réinternaliser certaines activités et d'arrêter toute sous-traitance. Nous sommes donc en mesure de contrôler étroitement chaque étape du processus de production, ce qui nous permet de mieux répondre aux besoins spécifiques de notre production.

De plus, cet agrandissement va nous permettre d'élargir nos capacités de production en rajoutant de nouveaux équipements, d'améliorer notre

efficacité opérationnelle et d'assurer une production de meilleure qualité.

En parallèle, nous sommes fiers de contribuer à la création d'emplois locaux grâce à cet investissement.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les nouveaux bâtiments ajoutés au site de production ?

Le premier bâtiment, d'une surface au sol de 700m², a été aménagé sur deux niveaux. 600m² dont 300m² sont réservés aux tous nouveaux locaux sociaux et 300m² sont réservés aux bureaux. Cela nous permettra d'améliorer les conditions de travail de notre personnel et de renforcer notre organisation interne.

Les 400 m² restants ont été consacrés à une extension des espaces de production. Cette zone supplémentaire nous donne la possibilité d'accroître notre capacité de production.

Le second bâtiment, quant à lui, est exclusivement dédié à la production et offre une surface de 765 m².

Cette zone supplémentaire nous permettra d'optimiser notre processus de fabrication et de réorganiser les équipements pour améliorer l'efficacité de notre production.

Au total, ces ajouts représentent une augmentation de 1165 m² de notre espace de production.

Cette expansion nous permettra de continuer à développer notre activité et de mieux répondre aux besoins de la production.

Quels sont les principaux avantages attendus de cet agrandissement en termes de capacité de production et d'efficacité ?

L'agrandissement de notre site de production présente de nombreux avantages considérables en termes de



capacité de production et d'efficacité. Les principaux bénéfices attendus sont :

La séparation des activités : avec les nouveaux bâtiments ajoutés, nous avons pu mettre en place une séparation claire des activités au sein de notre menuiserie industrielle.

Cela nous permet de mieux organiser et optimiser nos opérations. En particulier, dès la fin de travaux, nous aurons désormais des zones distinctes pour la découpe des tissus polyester, la découpe de l'ameublement, ainsi que la découpe et l'assemblage des structures du bateau.

Cette séparation nous offre une gestion plus fluide et spécialisée de chaque étape du processus de production, ce qui devrait entraîner une augmentation significative de l'efficacité globale de notre activité.

L'accroissement de la production : grâce à cet agrandissement, notre capacité de production va nettement s'améliorer. Les nouveaux espaces ajoutés nous permettront de travailler simultanément sur plusieurs projets et de répondre plus rapidement à la demande.

Quel est le calendrier prévu pour la fin des travaux d'agrandissement ?

La fin des travaux d'agrandissement est prévue pour fin septembre 2023. À cette échéance, le chantier global sera finalisé, incluant les aménagements intérieurs, des bureaux et des locaux sociaux.

Dès la fin du mois de septembre, nous procéderons également au déplacement des machines pour mettre en place la séparation des activités au sein de notre menuiserie industrielle. Cette étape est cruciale pour optimiser nos opérations et accroître notre efficacité de production.

Cette expansion marque une étape majeure pour notre entreprise et nous avons hâte de voir les résultats positifs que cela apportera sur l'ensemble de la production.

Quelles autres améliorations sont prévues pour accompagner cet agrandissement et améliorer les processus de production ?

Outre l'agrandissement physique du site de production, nous avons prévu plusieurs autres améliorations pour accompagner cette expansion et améliorer nos processus de production.

Au mois de septembre, lorsque les bâtiments seront opérationnels, nous mettrons en place de nouveaux outils de production.

Nous accordons aussi une grande importance au bien-être de nos employés. Dans cette optique, nous prévoyons d'apporter des améliorations aux aménagements extérieurs.

Une fois l'installation terminée, nous serons en mesure d'accueillir environ 120 employés sur notre site agrandi, comparativement aux 97 employés actuels.

Témoignage :

> Histoire d'une rencontre avec le BALI 4.4

Par Jean et Sandra Bernard



© Leon & Salim

“ Les atouts du BALI nous séduisent de plus en plus. ”



© Leon & Salim



© Leon & Salim



© Leon & Salim

Nous, on vient du monocoque. Nous avons eu un DUFOUR arpège, avec lequel nous avons traversé l'atlantique, nous avons eu 3 JEANNEAU de différentes tailles, et notre dernier bateau était un Oceanis 51. Nous avons fait 4 traversées de l'atlantique (2 allers-retours) et 2 tours de méditerranée. Nous ne comptons pas les croisières estivales ici et là, mais cela nous amène à pas loin de 35.000 miles parcourus en tout.

Nous sommes des monocoques, aucun doute là-dessus ! Jusqu'au jour où... Jusqu'au jour, où nous avons fait la connaissance de Jacqueline et Patrick, dans un mouillage de Minorque, à CALAS COVES plus précisément. Ils tombent en rade d'annexe, leur moteur s'étouffe et ne démarre plus... ils se rapprochent dangereusement des

falaises. Notre annexe étant déjà dans l'eau, et prête, je leur porte immédiatement assistance, pour les ramener à leur bateau, ancré plus profond dans la baie, dans presque-pas d'eau... Car oui, le catamaran a cet avantage, c'est d'aller mouiller dans très peu de fond.

Naturellement, le soir, Jacqueline et Patrick nous invitent à prendre un verre sur leur bateau, pour me remercier de les avoir aidé.

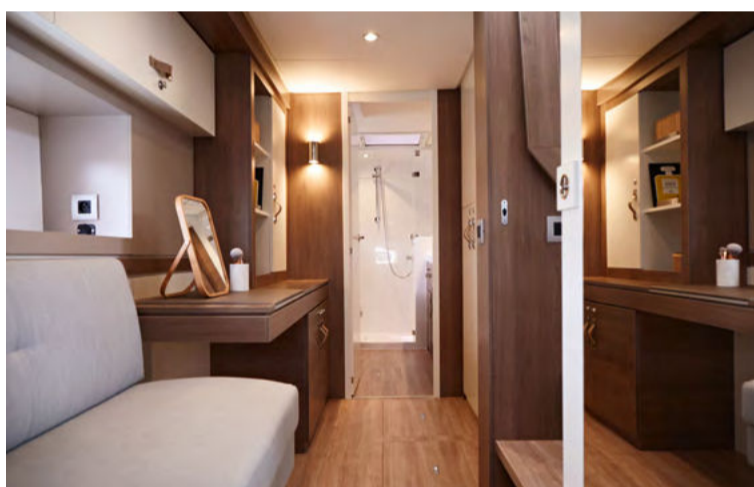
Nous arrivons donc vers 19h30 sur un **BALI 4.6**, dont ils venaient de prendre possession à La Rochelle. Beaucoup de préjugés de notre part : un CATAMARAN, un **BALI** de surcroît : à priori, on ne doit pas partager grand-chose avec ces gens-là... A vrai dire, nous n'avions jamais regardé ces

bateaux de près, car les « caravanes sur l'eau », ce n'est pas notre truc.

Je vous la fais brève, mais nous passons une excellente soirée et découvrons cette unité, sur laquelle nous nous étions, je l'avoue, grandement trompés... Nous échangeons nos expériences, et ils nous « vendent » leur bateau, expliquent leurs choix, les justifient, et nous demandent comment nous, nous ferions cela sur notre monocoque.... C'est vrai qu'ils ont pas mal d'arguments... mais nous ne nous laissons pas démonter, car il y a aussi des choses en monocoque qu'un catamaran ne peut faire ! Bref, tout est histoire de compromis...

Après cette belle soirée, c'est vrai que ni Sandra, ni moi ne regardions les **BALI** du même œil... nous y voyions des avantages certains, et l'idée (et surtout l'acceptation de passer du mono au cata) commençait à germer.

Salon Nautique de La Grande Motte 2022, nous prenons rdv avec **BALI**, pour visiter le **BALI 4.4**, car c'est le seul modèle avec un « flybridge » mais également une bôme restée accessible pour des marins comme nous ! Et c'est un élément de sécurité pour nous qui ne naviguons qu'à deux. Et au-delà de ça, nous trouvons le bateau mieux



équilibré, avec une plus grande surface de voile, et une ligne plus élégante, moins haute sur l'eau.

Les atouts du **BALI** nous séduisent de plus en plus : la porte basculante à l'arrière, la surface sur le cockpit avant (dont nous avons pu profiter lors de la soirée sur le bateau de nos « rescapés »), et les volumes ! Partout ! dans la nacelle, dans les cabines, la grande cuisine, le frigo américain, le très grand carré, etc...

Il nous reste juste un souci à résoudre : les performances. Car vous vous doutez bien que venant du monocoque, nous ne sommes pas non plus prêts à faire tous les compromis. Le confort au mouillage, c'est bien, mais faire de la voile, c'est le point sur lequel nous ne ferons aucune concession. Nous prenons donc rdv au chantier directement à Canet-en-Roussillon, où ils disposent toute l'année d'une flotte de démonstration. Facile donc de choisir la date. Et hop ! en Mer !

20 noeuds de sud, mer légèrement formée, grand soleil : i-dé-al !

Richard le skipper sort le bateau seul, pendant que nous l'aidons à ranger les pare-battages dans les grandes soutes avant (plus profondes que moi je ne suis grand... !).

Nous partons au portant, il décide donc de tout envoyer. Je pense maintenant que c'était pour nous impressionner... Et il a bien fait : 20 TWS, 130° du vent, GV haute et solent, et nous déboulons à 12 knts...

Nous sommes assis sur le cockpit avant, les 2 portes (avant et arrières) grandes ouvertes, le bateau à plat, pas une goutte sur le bateau : WOW.... Et surtout : pas un grincement.

Le bateau est silencieux. Richard m'explique qu'en raison du pontage intégral avant, le bateau est moins flexible, travaille moins, et donc ne grince pas.... CQFD.

Sur le retour, Richard décide de garder la GV haute, et de serrer le vent avec le solent.

La mer n'étant pas forte, le bateau peut les tenir. Et effectivement, nous remontons au près entre 35 et 40° de vent entre 8 et 9 knts, ce qui est tout à fait honorable versus notre monocoque, qui serait déjà en pleine gîte avec 1 ris dans la GV.... !!

Un regard de Sandra sur la route du retour, et je comprends immédiatement que nous avons ici notre prochain bateau !

Il nous sera livré cet automne, avec des moteurs NANNI (nous venons de l'apprendre), mais la façon dont le bateau est construit, la manière à laquelle il navigue, et la façon dont nous avons été reçus chez **BALI** pour visiter l'usine et essayer le bateau : nous avons pleinement confiance dans le chantier et dans ses choix, malgré tous les déboires que nous connaissons tous à la réception d'un bateau neuf, et ce, quel que soit le chantier...



Réduction de l'impact des essuyages sur l'environnement

avec KIMBERLY-CLARK PROFESSIONAL™

L'essuyage est une tâche importante du processus de fabrication, de la conception des coques à l'aménagement intérieur des bateaux : cirage des moules, nettoyage des traces de colle ou de résine, décapage de surfaces avant collage, ...

Ces essuyages étaient jusqu'alors réalisés avec des chiffons textiles en coton blanc pour éviter les marquages de couleur sur le gel coat blanc et de la filasse pour les zones les moins accessibles.

Ces chiffons textiles induisaient une production de déchets trop élevée pour le Groupe et leur utilisation ne respectait pas les objectifs de l'entreprise en matière de développement durable.

Pour tenir ces objectifs **CATANA Group** a sélectionné, testé et mis en place une alternative avec les chiffons non-tissés WypAll® X60 et X70 de Kimberly-Clark Professional™.

"Il est important de comprendre que les essuyages nécessaires en production ne permettent pas la réutilisation des chiffons utilisés et que l'objectif environnemental passe par la recherche d'une solution qui réduit le volume de déchets, de transport et de stockage tout en préservant les qualités d'essuyage" explique **Nathalie Lucas**, Directrice RH & HSE de **CATANA Group**.

Ces nouvelles solutions ont été intégrées au printemps sur les chaînes de fabrication des **Bali 4.4** et **Bali 4.6**, dans l'usine de Marans, près La Rochelle.

La réduction des volumes de déchets et de stockage est estimée à entre 20 et 30 % avec une garantie éprouvée sur la qualité des tâches d'essuyage.



Boostez votre expérience Bali
avec Dream Yacht



DREAM YACHT
SALES & OWNERSHIP



Nous vous proposons une sélection de programmes de propriété personnalisés et flexibles qui vous permettront de bénéficier de revenus mensuels de charter, sans coûts fixes, ou de naviguer dans les meilleures destinations du monde, avec notre soutien opérationnel global.

Avec des solutions de propriété inégalées et un engagement d'excellence, Dream Yacht transforme vos rêves Bali en réalité.

Choisissez le programme de propriété qui correspond le mieux à vos besoins, choisissez votre Bali de rêve, et prenez contact avec nous. Nous vous soutiendrons tout au long du processus grâce à nos courtiers professionnels des yachts.

Votre aventure commence ici - devenez propriétaire du rêve Bali avec plus d'options, d'avantages et avec confiance.



Retrouvez-nous lors des prochains salons nautiques à partir de l'automne 2023.

CONTACTEZ-NOUS DÈS AUJOURD'HUI !

+1(844) 676-6445 contact@dreamyachtsales.com
DreamYachtSales.com

Avant
www.recyclermonbateau.fr
Après

APER
LA PLAISANCE
ECO-RESPONSABLE

Un éco-organisme créé par
FÉDÉRATION
DES INDUSTRIES
NAUTIQUES

Votre bateau est vieux, irréparable, non navigable ?
L'APER, vous permet de déconstruire, recycler et valoriser votre bateau de plaisance en fin de vie, gratuitement, dans l'un de ses centres agréés. Vous faites un geste écologique, responsable et durable. Pour une plage propre, où la seule trace que vous laisserez sera celle de vos pas.



**En fin de vie,
votre bateau de plaisance
doit être confié à
l'éco-organisme dédié**

Plus d'infos sur www.quefairedemesdechets.fr

L'APER, association française pour la plaisance Eco-Responsable est agréée par le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire pour gérer la destruction et le recyclage des bateaux de plaisance et de sport en fin de vie.

Cette filière est une **première mondiale**. Malgré une durée de vie 2 à 4 fois supérieure à celle d'une voiture, un bateau de plaisance n'est pas éternel.

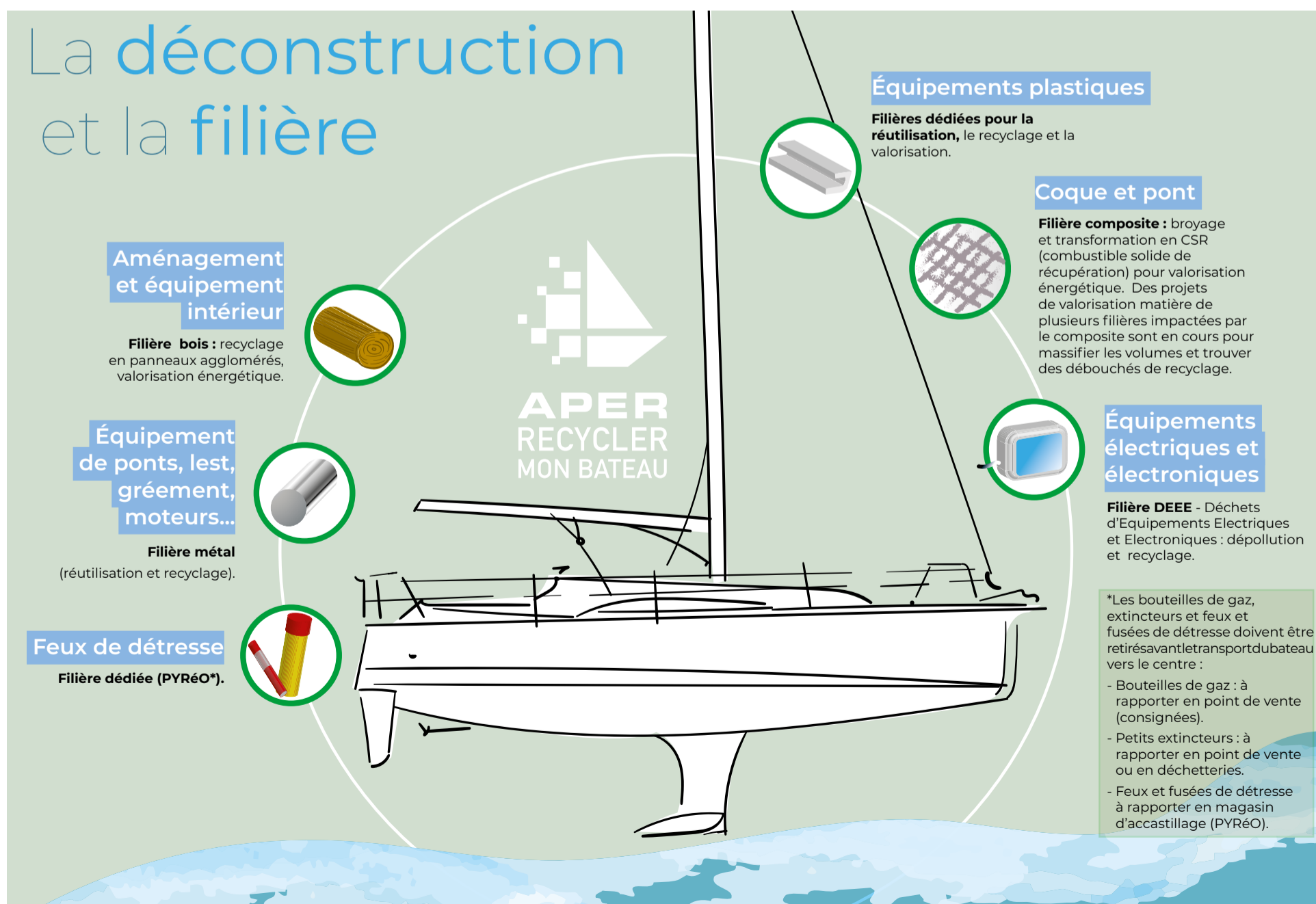
Chaque année, des centaines de bateaux arrivent en bout de course et nécessitent une prise en charge pour être retirés proprement du marché, dans le respect de l'environnement et de la réglementation.

Confier son vieux bateau à l'APER est une solution gratuite qui permet de préserver les littoraux et de s'affranchir des frais d'emplacement. En effet l'APER traite gratuitement de la déconstruction, du recyclage et de la valorisation des bateaux en fin de vie pour tous.

Aujourd'hui, en moyenne, les bateaux confiés à l'APER sont valorisés à 72% sous forme de recyclage matière ou de production d'énergie, par des professionnels agréés. L'objectif est d'atteindre 100% dans les prochaines années.

A noter que les bateaux éligibles sont les bateaux de plaisance de 2,5 à 24 mètres, immatriculés en France.

Découvrez la déconstruction de la filière sur <https://www.recyclermonbateau.fr/>



UN RÉSEAU D'AGENTS DANS LES PLUS BEAUX ENDROITS DU MONDE



CATANA
CATAMARANS



Ocean Class

www.catana.com

BALI
CATAMARANS



www.bali-catamarans.com

YOT
POWER
CATAMARANS



YOT 36

A DÉCOUVRIR AU
CANNES
YACHTING
FESTIVAL

yot-power-catamarans.com

CATANAMAG
LE MAGAZINE DU GROUPE CATANA - THE CATANA GROUP MAGAZINE

CATANAMAG est un magazine d'information
édité par CATANA Group
Zone technique du Port
66140 Canet en Roussillon - France

Directeur de la publication : Aurélien Poncin
Directrice de la rédaction : Myriam Benentendi
Traducteur : Graham Shaw
Directeur Artistique : Bob Source

Crédits photos : A. Rizon (Couv), Leon & Salim,
H. Martin - Unifilm, D.R.
Imprimé en France par Imprimerie du Mas (66)
Pour toute correspondance : info@catanagroup.com



Textes, photos et documents non contractuels.
Les modèles présentés peuvent comporter des options.

CATANAGroup