

Le magazine de Stratégie & Management

essor

essor

69

ETAT-MAJOR

LA DREAM TEAM D'ALLIANCES



PepsiCo

Hassan Wakrim DG Rézoroute

Marchés publics

L'INDIEN VEUT SE
RENFORCER AU MAROC

UNE ASCENSION DANS
L'OMBRE D'AKHANNOUCH ?

DES PATRONS DE
PME TÉMOIGNENT

Le Dhow

LE PARI FOU DU QUAI DES OUDAYAS

Le nouveau haut lieu branché de Rabat ouvre ses portes ce mois d'octobre: un concept de restaurant lounge sur un bateau unique en son genre. Les promoteurs du projet, trois Français, y ont investi 25 millions de dirhams. Ils espèrent récupérer leurs billes dans deux ans.

Quai des Oudayas. L'«obscur clarté» du lounge, un déjeuner sous voiles, les dioramas du restaurant, le pont d'un boutre grandeur nature habilement mis en scène... tout ça sollicite l'imaginaire du visiteur. «Nous avons déjà eu des réservations du bateau entier pour des séminaires de grands groupes, mais pour l'instant, ce n'est pas notre finalité. Nous voulons que les Rabatis puissent profiter du lieu», explique Sylvain Peudevin, directeur et associé du Dhow. Le site est l'un des plus saisissants de Rabat: le quai des Oudayas. La vue panoramique est imprenable, donnant sur la Kasbah, la Tour Hassan, le Mausolée, la marina Bab Al Bahr et le pont Moulay El

Hassan. Mais remettons les pieds sur terre et parlons business! Le Dhow, c'est d'abord et avant tout un investissement de 25 millions de dirhams. Le boutre, ce bateau ancestral, a amarré à la capitale du Royaume. Fini le long périple, le Dhow est prêt à accueillir ses hôtes pour un voyage à quai et dans une atmosphère hors-temps. Pour un café, un déjeuner ou une soirée, les choix sont aussi multiples que les aménagements qu'il offre. «Nous sommes trois associés: Yves Macé, 54 ans, est l'investisseur, Gilles Macé s'occupe du côté technique et de l'opérationnel», explique Peudevin, cet ex-Parisien de 41 ans. Est-ce un projet Eureka, une envie fruit des voyages de Peudevin et Yves Macé entre la France et le

Maroc où il avait délocalisé une partie de leur société d'édition en 2004? Que nenni! L'histoire sort des sentiers battus tout autant que la réalisation qui en découle.

**NOUS AVONS
L'AMBITION DE
CRÉER AU TOTAL
CINQ BATEAUX
DONT TROIS AU
MAROC**

Trois hommes
et un bateau

«Nous avons vu une émission de Thalassa sur la construction d'un Dhow. J'ai pris mon sac-à-dos et suis parti cinq semaines en Inde, en août 2008. J'y ai rencontré les armateurs à Calicut, l'une des rares régions où on construit encore cet ancêtre de caravelle. Ils étaient en train d'en construire un de 46m pour le prince du Qatar», raconte Peudevin. Il en fait part à son ami et associé Yves Macé, fondateur de Périclès (société éditrice du premier logiciel



Le Dhow a été construit de la façon la plus artisanale. Sur le site, c'est un sacré retour en arrière. Un véritable voyage dans le temps.

dédié aux agences immobilières) et ex-directeur général-adjoint du groupe Seloger.com. Puis c'est au tour de Gilles Macé, frère de Yves, et ancien responsable technique d'un prestigieux mall à Cancun dans toute la démesure à l'américaine, de se joindre à eux. «J'avais besoin de monter une affaire avec mon frère et mon ami Peudevin, c'était l'aboutissement d'un projet «fraternel», explique Yves Macé. Et de poursuivre: «Nous sommes repartis deux mois après pour en discuter très concrètement. Et en décembre 2008, nous avons signé le contrat sans savoir ce que l'on allait en faire!». Le bateau est facturé 450.000 euros. Le risque est là, mais il est mesuré par la synergie des hommes qui le portent et par le produit qu'ils acquièrent. D'abord, le Dhow a été construit de la façon la plus artisanale. Sur le site, c'est un sacré retour en arrière et même de plusieurs siècles, un véritable voyage dans le temps. «Il n'y a pas d'électricité, pas d'engin mécanisé et même pas de plan pour construire ce boutre», poursuit Peudevin. Les matériaux sont nobles, car c'est une région d'exploitation du Teck, gérée par le gouvernement indien. L'Etat a décidé de protéger cette richesse naturelle; il a interdit l'exportation du bois brut. Seuls les produits finis en Teck comme les Dhows ont le droit d'être exportés. La méthode est ancestrale, un savoir-faire qui revient à la communauté musulmane qui exportait les épices au Moyen-Orient et en Europe. Les associés s'allouent

les services d'un architecte indien à Dubaï qui allait contrôler le travail tous les mois pour mettre en conformité le bateau, notamment aux normes Veritas. Le Dhow est mis à l'eau en mai 2011, prêt à être livré. Il a été remorqué jusqu'à Cochín (Inde) par des bateaux de pêcheurs, puis une société américaine l'a chargé dans un cargo de liaison pour plus de 10.000 km jusqu'à Algésiras, puis jusqu'au large du Bouregreg. Enfin, un remorqueur marocain a été jusqu'à quai. Le coût du transport dépasse les 3 millions de dirhams!

Luciano: le 4^{ème} homme

Dès lors, un architecte français prend le relais pour aménager le bateau, il y travaille pendant six mois, l'aménageant et l'habillant dans un style purement marocain. «Nous avons perdu l'âme du bateau, toute son histoire était comme balayée.



Philippe Luciano
Architecte



Sylvain Peudevin
Directeur Associé



Yves Macé
Propriétaire du bateau

Et puis, nous qui voulions une clientèle marocaine, nous ne les faisons pas voyager», insiste Peudevin. La rencontre avec Philippe Luciano, architecte d'intérieur, a été décisive. Ses deux passions: l'architecte

ture et les bateaux. Il est d'ailleurs derrière l'aménagement de la villa de l'IO (Riad à Essaouira), de trois restaurants sur les bateaux de la Comarit et s'occupe de restaurer actuellement les 150 bungalows du complexe le Robinson à Tanger. «Cet homme est un chineur; il travaille avec son cœur; ne cesse de répéter Peudevin, et son cœur sent la mer». Outre les hublots et tout l'aménagement qui vient de tous les coins du monde, et que de l'ancien, Luciano s'attelle à chiner et se sert dans son show-room pour décorer le Dhow dans un esprit de mélanges d'époques. A l'instar du pont du bateau qui vous accueille dans une atmosphère barbaresque pour toutes sortes de softy; boissons de barista et du snacking haut de gamme. Un restaurant accueillera plus d'une centaine de couverts sous la signature de cuisine semi-gastronomique. La table du capitaine saute aux yeux sur-

plombant les autres. Une espèce de table VIP d'époque. Le restaurant est semi-ouvert avec ses baies vitrées et ses portes, pour mieux profiter de la vue. L'atmosphère y est volontairement décomposée. Un

patchwork d'époques et de styles. Les chaises sont toutes des pièces uniques à l'instar de toute la décoration du bateau. Celle-ci est faite dans un vrai sac de café, l'autre avec un tissu de djellaba et voyez celle-ci, c'est un raté de jean», s'enorgueillit Luciano. Le Lounge est ouvert jusqu'à 2 heures du matin et proposera notamment des groupes en live... quelques autres coins du boutre proposent des planchas, des salons d'attente... Mais l'histoire de l'avant-achat du Dhow est tout aussi intéressante. Une fois l'idée bien assagée de monter une affaire ensemble, les associés cherchent. Avant d'acheter le Dhow, ils ont longuement réfléchi; ils ont presque fait le tour du monde. Tout d'abord, les Caraïbes dans l'idée d'y monter un projet de bateau pour touristes. Puis il y a eu le projet d'un ballon dirigeable pour transporter les touristes au-dessus de la barrière de corail. Un projet faramineux qui aurait coûté jusqu'à 20 millions d'euros. Au regard de la météo très cyclonique et en visionnant l'émission de Thalassa, tous les projets ont avorté. Les associés remportent l'appel d'offres et s'installent à Rabat. Dans deux ans, ils pensent amortir leur investissement. «Malgré le côté un peu fou du projet, tout est bien réfléchi. Le gros avantage du bateau étant que l'on peut le déplacer sur une autre ville marocaine ou en Europe si le business l'oblige», conclut Yves Macé. ■

Par Ghislaine Bouhimez