

Spécial *Cannes Yachting Festival 2022*



simply beautiful - because we can

www.yyachts.de



Agent YYachts France : BGYB • info@bernard-gallay.com - Tél 04 67 66 39 93 • Y7 & Y9 exposés au Cannes Yachting Festival 2022.

Bernard Gallay
Yacht Brokerage



104ft *Asahi*

1998 - Refit 2019. Conçu et construit en aluminium par le chantier Trehard (France) pour un yachtman expérimenté et éclairé, ce grand monocoque est destiné à la performance sur l'eau et dispose d'une forte aptitude au charter grâce à des aménagements très confortables, spacieux et modulables. Il est réputé comme l'unique voilier aménagé en 4 cabines à lits doubles "king-size", pouvant évoluer en 4 cabines avec 8 lits simples ou en 2 cabines et une immense cabine propriétaire avant avec lit central et 2 salles de bain.

Exposé au Cannes Yachting Festival 2022.

CNB 93 *Savarona*

2001. Refit 2021. Un voilier de croisière performant à quille relevable dessiné par Philippe Cabon & Franck Darnet (intérieur).

Construction sur mesure par CNB, il a subi des refits constants depuis sa mise à l'eau dont en 2015 pour environ 1.5 M\$ et enfin en 2021.

En 2014, il a été mis au sec à Palm Beach pour une inspection complète par Patton Marine, l'un des meilleurs experts navals mondiaux. Enfin, une nouvelle inspection approfondie a été réalisée en 2021 par Bureau Veritas. SAVARONA offre un confort, des performances et des qualités marines exceptionnelles.

Exposé au Cannes Yachting Festival 2022.



FRANCE: Montpellier (Head Office) | Paris | La Ciotat | Antibes | La Rochelle/New Caledonia
Monaco | Palma, Majorca | Italy | Moscow | Hong Kong | USA California | NZ Auckland

BERNARD GALLAY Yacht Brokerage
1 rue Barthez - 34000 Montpellier - France
Tel +33 467 66 39 93 - info@bernard-gallay.com





“Les catamarans ne déplacent pas beaucoup d'eau et donc ne nécessitent pas de grosse puissance de motorisation.”
Bernard Gallay,
Bernard Gallay Yacht Brokerage.

moteur. Mais dans les deux cas, ils sont bien moins consommateurs de carburant qu'un motor-yacht. “Les catamarans ne déplacent pas beaucoup d'eau et donc ne nécessitent pas de grosse puissance de motorisation”, explique Bernard Gallay. “Un yacht de 30 mètres équipé de deux moteurs de 3000 chevaux va consommer 2000 litres à l'heure. En matière de confort et de luxe, un catamaran de 20 mètres fait le même job pour 100 litres en soixante minutes”, assure Frédéric Morvant.

Croisière au large et autonomie renforcée

Très prisés des circumnavigateurs qui s'offrent une parenthèse enchantée autour du monde en famille, les catamarans sont aussi devenus un terrain fertile d'expérimentations

de solutions pour les rendre plus autonomes entre deux ports. Par exemple, les bateaux peuvent être équipés de désalinisateurs d'eau de mer qui fabriquent environ 600 litres d'eau douce en trois heures pour alimenter machines à laver, douches, etc. Ils sont, en général, pourvus de groupes électrogènes. Leur roof très large facilite également l'installation de panneaux solaires qui chargent les batteries et les rendent plus autonomes pour rester au mouillage en dehors des marinas. Ils sont parfois dotés de petites éoliennes ou d'hydrogénérateurs qui récupèrent l'énergie produite par des turbines immergées. Une énergie qui sert à la vie à bord et, de plus en plus, à la motorisation. Portés par un marché demandeur de solutions plus vertes, les chantiers navals expérimentent des alternatives aux carburants fossiles. Sunreef Yachts, entreprise polonaise spécialiste des catamarans “semi-custom” ultra-haut de gamme, est l'un des pionniers des yachts “écologiques” en Europe. Fondée il y a vingt ans par un Français, l'Alsacien Francis Lapp, elle a très tôt intégré des technologies “green”. “Il y a cinq ans, nous avons installé notre premier moteur électrique sur un 50 pieds, puis sur un 60 pieds l'année suivante. Notre approche a été prudente. Nous les avons beaucoup testés. Cinq ans plus tard, ces catamarans naviguent toujours. Ils sont fiables”, estime Nicolas Lapp, le vice-président de cette société de 2000 salariés qui s'apprête à investir 25 millions d'euros dans un chantier géant à Dubaï pour vendre ses yachts écologiques. Dans des zones marquées par

un fort ensoleillement et où les moteurs thermiques sont déjà parfois interdits, ils trouvent preneurs.

Surcoût des innovations vertes

Mais le luxe, combiné aux innovations vertes, a un coût : 2 millions d'euros pour un Sunreef Yachts de 50 pieds, contre un peu plus de la moitié pour un concurrent classique de la même taille. Ce différentiel tarifaire ne décourage plus les clients riches du chantier naval polonais au carnet

Portés par un marché demandeur de solutions plus vertes, les chantiers navals expérimentent des alternatives aux carburants fossiles

de commandes bien rempli : 18 catamarans solaires électriques de 18 à 43 mètres, en cours de construction. “Nos clients n'hésitent plus à mettre un million de plus pour un yacht écologique, pour l'image, leur conscience, l'environnement. Le changement de mentalité s'accélère”, juge Francis Lapp, président de la société. Cette évolution, Xavier Desmarest, cofondateur du groupe Grand Large Yachting, implanté à La Grande-Motte, la constate aussi. “Dans le luxe, le green est un must. Le vert est très tendance”, analyse cet ancien du Boston Consulting Group, qui a repris ou créé une constellation de chantiers et de marques, comme Outremer (catamarans de grand voyage) et Gunboat (catamarans de luxe).

Des circumnavigateurs influenceurs

Un autre public pousse le milieu à se transformer : les circumnavigateurs qui optent de plus en

plus pour les catamarans, comme maison de voyage itinérante et confortable autour du globe. “Ils ont une sensibilité à l'environnement supérieure à la moyenne. Ils font de la plongée, voient les plastiques au fond de l'eau, au milieu des océans, et savent que chacun doit participer. Une telle prise de conscience nous incite à aller dans cette direction”, précise Xavier Desmarest. Outremer multiplie les initiatives. Le chantier a récemment conçu pour Jimmy Cornell, le pape de la grande croisière, un bateau tout-électrique, sans énergie fossile ni groupes électrogènes : l'Outremer 4.zéro créé par les architectes Barreau et Neuman. Outremer construit aussi We Explore, le catamaran du navigateur Roland Jourdain, pour la prochaine Route du Rhum, en fibre de lin et matériaux composites bio-sourcés. Les autres fabricants recherchent aussi de nouveaux matériaux. Le Lagoon 51 est ainsi construit avec de la fibre de chanvre pour remplacer, en partie, la fibre de verre pétro-sourcée. Sensibiliser les utilisateurs à la protection de leur environnement est aussi un enjeu. Lagoon livre ses bateaux avec un pack de produits de nettoyage et d'entretien écologiques et biodégradables.



“Nos clients n'hésitent plus à mettre un million de plus pour un yacht écologique, pour l'image, leur conscience, l'environnement. Le changement de mentalité s'accélère.”
Francis Lapp, Sunreef Yachts.

“Sur des bateaux comme les nôtres, la construction représente 25 % du bilan carbone seulement, tandis que 75 % proviennent de l'usage du bateau”, indique Xavier Desmarest. Cet usage pourrait être optimisé, y compris à la voile, par l'apprentissage d'une nouvelle manière de naviguer. “Le plus simple pour recharger des batteries, c'est d'aller vite à la voile, pour faire tourner les hélices immergées, quitte à faire des détours sur des zones ventées !” affirme le patron d'Outremer, dont les catamarans, légers et rapides, filent, y compris dans les petits airs. Reste que pour naviguer à la voile, il faut tout de même quelques bases et un équipage aguerri. L'éternelle question de la place de port se pose aussi. “Les catamarans sont volumineux et c'est assez difficile de trouver une place”, confirme Bernard Gallay. Alors, en choix alternatif moins onéreux, il est possible de louer des catamarans ou d'opter pour des croisières haut de gamme en charter avec équipage et cuisinier, très nombreuses en Méditerranée ou aux Antilles. Et se laisser ensuite bercer par le clapotis des vagues. ■

ARMELLE GEGADEN

L'avènement des motor-yachts solaires

Le Silent 60 possède 42 panneaux solaires. L'énergie produite est stockée dans un banc de batteries au lithium, pour alimenter ses deux moteurs électriques et les appareils du bord

Du confort, du silence et de l'autonomie : voilà le triptyque d'une nouvelle génération de catamarans solaires design et à moteur électrique. Elle vise un public technophile en quête d'un yachting plus écologique. “Nos clients types sont des early adopter. La plupart ont une Tesla dans leur garage ! Ce sont des entrepreneurs multirécidivistes qui deviennent pour la première fois propriétaires d'un yacht”, décrit Franz Böse, marketing manager de l'autrichien Silent-Yachts qui fabrique, en Italie, en Turquie et en Thaïlande, des yachts de 18 à 35 mètres, électriques et solaires ou hybrides.

Son Silent 60 possède 42 panneaux solaires. L'énergie ainsi produite est stockée dans un banc de batteries

au lithium, pour alimenter ses deux moteurs électriques et les appareils du bord. “Le yacht évolue en silence, avec zéro émission, pour une autonomie pratiquement illimitée”, promet Franz Böse. Il est possible d'y ajouter une aile de kitesurf pour tracter le yacht en allant chercher la puissance du vent en altitude.

Ces bateaux naviguent relativement doucement, 6 nœuds en vitesse de croisière et jusqu'à 20 nœuds quand c'est nécessaire. “Nos clients ne recherchent pas la vitesse, mais le silence absolu dans un monde qui va de plus en plus vite”, poursuit Franz Böse.

Dans un genre assez proche, le constructeur français Symphony Marine démarre la commercialisation de la gamme Whisper Yachts, des yachts de 15 mètres, à propulsion 100 % électrique, munis de 30 m² de panneaux solaires et dessinés par le cabinet d'architecture navale Berret Racoupeau. Il dispose également d'un pack de batteries BMW, d'un groupe électrogène et d'une prise de recharge à quai. “L'usager de ce bateau peut naviguer quasiment toute la journée grâce aux panneaux solaires, sans odeur ni vibrations”, souligne Guy Marchal, son créateur. Un navire design et luxueux qui coûte 1,5 million d'euros. ■

Candela, le silence de la mer, design et volant

L'entreprise suédoise Candela, qui a levé 24 millions d'euros, a tout développé de A à Z pour permettre à son bateau léger de s'extirper de la surface de la mer

Réduire le bruit et consommer moins d'énergie : c'est le but recherché par les créateurs du Candela C-8, dayboat suédois qui vient tout juste de débarquer en France. Ce bateau à moteur électrique qui, lui, est un monocoque, est équipé de foils sous-marins pilotés par ordinateurs. Les foils sont les appendices situés

de plus en plus sous les bateaux de course au large. L'entreprise suédoise Candela, qui a récemment levé 24 millions d'euros, a tout développé de A à Z pour permettre à son bateau léger de s'extirper de la surface de la mer, grâce à l'aérodynamisme. Le C-8 décolle vite : dès 8 à 10 nœuds de vitesse. “C'est loin d'être de la frime”, explique Bruno Delahaye dirigeant de l'entreprise Sud Plaisance à Marseille qui le commercialise dans l'Hexagone. “Quand il sort de l'eau, le coefficient de frottement n'est plus que de 20 %. À 20 nœuds, la puissance motrice nécessaire est ridicule : de l'ordre de 25 chevaux. Grâce aux foils, le rapport poids/puissance se révèle extrêmement favorable.”

Le design a également été soigné. Un point essentiel selon Bruno Delahaye : “c'est comme pour les

voitures électriques. Il a fallu le design Tesla pour les rendre attractives !”

Les C-8 permettent de naviguer de Marseille à Toulon à 20 nœuds ou de faire un aller-retour de Cannes à Monaco en toute autonomie. Ensuite, il faut recharger les batteries, et compter 3,5 heures de temps de recharge sur les prises de quai triphasées dans les ports. “Nous sommes loin du frein qui existait au démarrage des voitures électriques, avec l'absence de prises dans les stations-service”, met en avant Bruno Delahaye. Côté prix, ces bateaux s'affichent à 290 000 euros, auxquels s'ajoutent 50 000 euros d'options, soit deux fois plus qu'un bateau à moteur traditionnel de même taille. Le prix à payer pour l'absence de bruit, de coûts de révision et d'essence ? ■

Chiffres clés

477,5 M€, c'est le montant du chiffre d'affaires des multicoques habitables en France, en 2019-2020, année de crise sanitaire (-6,6 %).

Le segment du monocoque habitable affiche un chiffre d'affaires de 296,4 M€ (-11 %).

Sur ces deux segments, la France est le leader mondial.

Source : Dernier baromètre de la Fédération des industries nautiques - 2021