



Nautisme

Des voiliers tendance grand large

Douze mètres sinon rien: les plaisanciers d'aujourd'hui plébiscitent des bateaux plus grands et plus confortables

Exit le "petit" dix mètres. En matière de voiliers, la tendance actuelle est aux grands bateaux: minimum 12 mètres de long, voire 15. Ce qui séduit les plaisanciers? l'espace et le confort – cabines,

rangements, aménagements. Mais aussi la possibilité qu'ils offrent de s'aventurer vers des eaux plus lointaines, grâce à des équipements qui permettent une bonne autonomie énergétique. Un rêve qui n'est

peut-être pas à la portée de tous. Plus chers à l'achat comme en entretien, ces grands voiliers demandent aussi un équipage plus expérimenté et ont parfois du mal à trouver une place au port.

L'arrivée des beaux jours est souvent synonyme d'envie d'évasion. Et quoi de mieux que de prendre le large et de larguer les amarres. Les voiliers ont pour cela la cote, et les Français les aiment toujours plus grands. "Il y a vingt ans, la majorité des personnes qui voyageaient en couple ne voulaient pas d'un bateau de plus de 12 mètres. C'est aujourd'hui la limite basse. Ils se projettent ainsi assez facilement sur des bateaux de 14 à 15 mètres, voire plus", indique Luc Jurien, président d'Alubat, chantier naval en activité depuis 1973 aux Sables-d'Olonne (Vendée), qui conçoit, construit et commercialise des voiliers en aluminium. Il reste difficile pour autant de donner une définition du terme "grand" qui fasse l'unanimité. "La réponse est géographique. Sur

la côte atlantique, c'est un voilier de 40-45 pieds [12 à 13 mètres, ndlr], notamment parce que les ports sont petits. En Méditerranée, on parle plutôt de 50 pieds minimum (15 mètres)", précise Jérôme Dufour, chef de projet marketing voiliers de Jeanneau, constructeur de bateaux à moteur et de voiliers appartenant au groupe français Beneteau. Une chose est en tout cas sûre, et partagée: ces navires de grande taille présentent de nombreux avantages, mais ont aussi leur lot d'inconvénients.

Énergie solaire, éolienne ou hydrogénération

Qui dit grand voilier, dit grands espaces. "Plus la taille augmente, plus on a de capacités à travailler les espaces et les volumes", confirme Cyril Ballu, directeur

général du pôle nautique d'Exel Industries, groupe familial spécialisé notamment dans le nautisme via ses marques Wauquiez, Rhéa-Marine et Tofinou. Et Luc Jurien d'ajouter: "cela ne veut

"Il y a vingt ans, la majorité des personnes qui voyageaient en couple ne voulaient pas d'un bateau de plus de 12 mètres. C'est aujourd'hui la limite basse."

pas nécessairement dire plus de cabines, mais des volumes plus confortables, comme des couchettes plus grandes, un carré plus lumineux et plus spacieux. Si bien que l'on arrive à un niveau de confort relativement proche de celui que l'on a à la maison".

C'est d'ailleurs souvent ce que recherchent les plaisanciers

lorsqu'ils se tournent vers des grands voiliers. Ainsi, l'envergure des penderies et placards a par exemple augmenté au fil des ans. Mais aussi celles des frigos, ce qui induit une consommation d'énergie plus élevée. D'autant que les équipements électroniques se sont multipliés à bord, dans cette optique d'être sur son voilier comme dans une résidence secondaire.

En conséquence, les bateaux sont mieux équipés afin de produire plus d'électricité. Ils peuvent utiliser le solaire, l'éolien ou encore l'hydrogénération, c'est-à-dire la possibilité de créer de l'énergie grâce à une hélice quand le bateau est sous voiles. "Cela permet aux personnes d'être en autonomie de manière plus prolongée", relève Jérôme Dufour.

Les plaisanciers peuvent dès lors envisager des voyages de plus

en plus longs. Et en totale sécurité. "Plus un voilier est grand, plus il peut passer les vagues et



"Plus la taille du voilier augmente, plus on a de capacités à travailler les espaces et les volumes."
Cyril Ballu, Exel Industries.

Louez un Yacht *cet été*

A bord d'un motor yacht, d'un voilier
ou d'un catamaran, les possibilités sont infinies.
Offrez-vous le luxe de découvrir la Méditerranée autrement !



*Yachting in Style
with Peace of Mind*

Contactez-nous : charter@bernard-gallay.com

Sud de la France

Italie

Espagne

Croatie

Grèce

Turquie



FRANCE : Montpellier (Head Office) | Paris | Marseille
SPAIN, Palma | ITALY | SWITZERLAND | USA, San Francisco

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


MYBA



“On arrive à un niveau de confort relativement proche de celui que l'on a à la maison.”
Luc Jurien, Alubat.

les tempêtes”, complète Jérôme Dufour. Il peut aussi gagner en performances, comme le souligne Frédéric Portal, technico-commercial de Firros Yachts, société basée à Cannes distribuant les voiliers des marques Hanse, Moody et Dehler. “À condition d'avoir l'expérience pour gérer la puissance vélique, notamment”, prévient-il.

Plus grand, plus coûteux

Une évidence certainement, mais il faut bien avoir en tête que plus un voilier est grand, plus il revient cher. “Ajouter ne serait-ce qu'un mètre de longueur nécessite plus de matière, d'assistance, d'aide, ce qui pousse les prix”, explique Cyril Ballu. Et pas seulement au moment de l'achat. Le coût de la maintenance sera lui aussi plus élevé, ainsi que le tarif de la place au port, le montant

de l'assurance, les réparations en cas de casse... “Toutes ces dépenses représentent environ 10 % de la valeur du bateau chaque année, voire aujourd'hui jusqu'à 15 % avec la hausse de l'inflation. Or, c'est quelque chose qui est souvent négligé par les nouveaux clients”, et qui peut vite transformer le rêve en gouffre financier s'il n'est pas anticipé, prévient Jérôme Dufour.

Dans la pratique aussi, la taille fait la différence. Plus longs et plus lourds, les grands voiliers sont plus difficiles à manier. Un problème qui peut être résolu en ayant recours à un équipage, si l'on n'est pas frileux à l'idée de partager une partie de son intimité; ou grâce à des éléments techniques. “L'accastillage [l'ensemble des accessoires tels que les manilles, poulies, taquets, winchs, ndlr] peut être dimensionné en conséquence”, indique Luc Jurien, facilitant ainsi les manœuvres. Et Jérôme Dufour de confirmer: “avec des moyens

Maintenance, place de port, assurance, réparations...

“Toutes ces dépenses représentent environ 10 % de la valeur du bateau chaque année, voire aujourd'hui jusqu'à 15 % avec la hausse de l'inflation.”

financiers, on peut arriver à couvrir tous les inconvénients d'un grand voilier”.

Tous les inconvénients, sauf un, indépendant celui-là des plaisanciers: la taille des infrastructures portuaires. Certains ports se révèlent en effet trop petits pour accueillir les longs bateaux, les obligeant à rester au mouillage ou à choisir des marinas adaptées.

Des exigences environnementales

Reste que la taille du voilier ne doit pas être le critère numéro 1 à prendre en compte. Pour Frédéric Portal, “le choix doit dépendre de l'équipage, du programme de navigation [ce que le propriétaire compte faire avec son bateau, ndlr] et de la zone de navigation”. En d'autres termes: inutile de viser grand si l'objectif est seulement de sortir en mer pour des demi-journées d'excursion. A contrario, si le but est de sillonner les mers, autant éviter les petits modèles.

L'expérience est en outre à prendre en compte. “Si la personne n'a jamais navigué, il vaut mieux d'abord qu'elle fasse son expérience sur un bateau à 'taille humaine'. Car il ne faut pas oublier que la mer dicte sa loi et qu'une vie entière ne suffit même pas à l'appréhender”, glisse Cyril Ballu.

La folie pour les grands voiliers, si elle ne semble pas s'essouffler pour le moment, pourrait toutefois se voir freinée. Notamment du fait des restrictions liées à la protection de l'environnement. Ainsi, en Méditerranée par exemple, le mouillage ou l'arrêt sont interdits pour les navires de 24 mètres et plus, voire de 20 mètres et plus dans certaines zones, afin de préserver la biodiversité, particulièrement les herbiers de posidonie, une espèce végétale marine protégée. Qui sait comment la législation va évoluer et si, à terme, même les plus petits bateaux ne seront pas soumis à de telles limites. ■

AGATHE PERRIER



“Avec des moyens financiers, on peut arriver à couvrir tous les inconvénients d'un grand voilier.”
Jérôme Dufour, Jeanneau.

Chiffres clés

La France est le 1^{er} fabricant de bateaux de plaisance en Europe et le 2^e au niveau mondial.

Source: Fédération des industries nautiques

Inflation: les constructeurs touchés, mais pas coulés

Contexte économique morose et effets de deux ans d'inflation ralentissent l'activité, qui retrouve son niveau d'avant la pandémie

“La période est beaucoup moins florissante qu'après le covid, où la demande a été forte”, reconnaît Cyril Ballu, directeur général du pôle nautique du groupe Exel Industries. Il l'explique par le contexte économique morose, lié à la situation géopolitique et à l'inflation. Si celle-ci s'affiche à la baisse ces derniers mois, elle a toutefois atteint + 4,9 % en 2023, après + 5,2 % l'année

précédente. Et, dans un tel climat d'incertitude, le budget loisirs est souvent parmi les premiers impactés dans les foyers.

Pas de tempête néanmoins à l'horizon pour les marques du groupe. “Nous pensons réussir à contre-carer les difficultés actuelles grâce à nos nouveautés”, ajoute Cyril Ballu. À savoir le Tofinou 7.9, un dayboat intégrant de nouvelles technologies, et le Wauquiez 55. Si ce dernier est encore en cours de construction, ce voilier hauturier promet, grâce aux innovations à son bord, de rendre la navigation “plus accessible sans compromettre sur la sécurité, la navigabilité et la performance”.

Cette baisse de la demande n'est en tout cas pas une surprise pour les acteurs du secteur. “On revient à des

standards de marché normaux après la demande presque irrationnelle qui a suivi la crise sanitaire. C'est un peu plus difficile en ce moment, mais nous l'avons envisagé. Et on voit que la reprise commence à se faire dans des zones précises en Europe”, indique Jérôme Dufour, chef de projet marketing voiliers du constructeur Jeanneau. La marque a sorti récemment deux voiliers de croisière, le Sun Odyssey 350 et le Jeanneau Yachts 55, tout en réajustant certains bateaux existants afin de coller aux attentes des clients. Du côté du chantier naval vendéen Alubat, l'horizon est aussi plutôt dégagé puisque les carnets de commandes sont pleins pour les deux prochaines années et demie. “Voire plus pour certains modèles”, glisse son président, Luc Jurien. ■

Yamaha dévoile un prototype de moteur hors-bord à hydrogène

Le constructeur nippon a présenté cette innovation lors du salon nautique de Miami. Il a annoncé des tests de viabilité sur l'eau dès cet été.

C'est une présentation qui a fait sensation au salon nautique de Miami – le “Miami International Boat Show”, l'un des plus grands du secteur dans le monde – qui s'est tenu en février aux États-Unis. Yamaha y a dévoilé son premier prototype de moteur hors-bord à hydrogène. Une première au niveau international, puisqu'aucun

de ses concurrents ne l'a fait jusqu'à maintenant. Le constructeur japonais a pour cela noué un partenariat avec Roush, une société américaine d'ingénierie reconnue dans les domaines de l'aérospatiale, de la défense, des parcs d'attractions mais aussi, et ce n'est évidemment pas un hasard, de l'hydrogène. “Une grande partie des connaissances que nous avons acquises au fil des ans [au sujet de l'hydrogène, ndlr] sont maintenant appliquées directement à ce projet Yamaha”, a indiqué Matt Van Benschoten, vice-président de l'ingénierie avancée de l'entreprise américaine.

Le géant nippon s'est également associé à son partenaire de longue date, le constructeur de bateaux de pêche sportive Regulator Marine,

lui aussi basé outre-Atlantique. Pour confectionner le prototype, ce dernier est parti de la coque de son modèle 26XO, qu'il a modifiée et adaptée pour y intégrer les composants nécessaires au moteur hors-bord, notamment les réservoirs d'hydrogène. Les tests de viabilité sur l'eau devraient démarrer au cours de cet été 2024. Yamaha ne s'est cependant pas perdu dans les détails et n'a pas précisé d'autres informations sur son prototype, comme les éléments techniques de ce nouveau moteur ou encore son poids. Il compte en tout cas s'appuyer sur ce nouvel engin pour atteindre la neutralité carbone, fixée à 2050 pour ses émissions de scope 3 (celles associées aux activités en amont et en aval de la chaîne de valeur). ■

Accélérateur de vos innovations et transformations depuis 2015
#IOT #IA #ROBOTIQUE #XR

10^{ÈME}

sido

18/19.09.2024
CITÉ INTERNATIONALE DE LYON

VOTRE BADGE GRATUIT

avec le code **P-LNESIDO24**

www.sido-lyon.com

UN ÉVÈNEMENT
// infoprodigital TRADE SHOWS