



Plaisance et durabilité : pour changer l'image du Yachting

Rendez-vous annuel de l'industrie du yachting, le **Symposium Economique « La Belle Classe Superyachts »**, proposé sous forme de dîner-débat par le Yacht Club de Monaco, s'inscrit comme l'évènement incontournable permettant d'analyser l'actualité du secteur, ses enjeux, ses défis.

Ce rendez-vous, organisé dans le cadre de la démarche « **Monaco Capital of Advanced Yachting** », réunit tous les acteurs leaders de la chaîne mondiale du secteur, dont des armateurs et des capitaines de super-yachts. Les intervenants de cette 15^e édition ont eu à débattre de l'image du yachting et de l'importance de rester positif envers cette industrie qui, à l'heure où les regards se tournent vers le calcul de l'empreinte carbone, tend à proposer de nouvelles alternatives en termes de performances écologiques.

« *La position unique et neutre du Yacht Club de Monaco permet de rassembler toute la chaîne de l'industrie pour analyser ensemble la situation et proposer des solutions concrètes. Votre mobilisation ce soir reflète l'implication de chacun. C'est essentiel pour faire bouger les lignes* » a débuté **Bernard d'Alessandri**, Secrétaire Général du Y.C.M. et Président du Cluster « Yachting Monaco ».

Quelle perception de l'industrie ?

Alors que le marché de la grande plaisance est en plein essor, avec des carnets de commande saturés, la question de la durabilité occupe les esprits, aussi bien dans l'industrie qu'au sein de l'opinion publique.

« *Le nombre de yachts en construction a augmenté de 7% en 2023 et il y a actuellement 648 yachts de plus de 30 mètres en construction. Les chantiers navals ont des carnets de commandes complets et certains chantiers navals ont déjà vendu des yachts pour une livraison en 2028.* » explique **Merjin de Waard**, Fondateur de Superyacht Times & membre du Board Superyacht Life Foundation.

Et de préciser : « *Les ventes de yachts neufs ont chuté de 29% en 2022 par rapport à 2021, mais 2022 était toujours la deuxième meilleure année (après 2021) des dix dernières années avec 221 nouvelles ventes de yachts. Nous devons ajouter que 2021 a été une année très inhabituelle, car il y avait une forte demande des acheteurs après la pandémie de Covid-19 et en même temps beaucoup de disponibilité de nouveaux yachts. À titre d'illustration, en 2021, 35% des nouveaux yachts en construction étaient disponibles à la vente, alors qu'aujourd'hui, cela ne représente que 19%.* »

Dans quelle mesure l'inflation croissante dans le secteur et le coût croissant de l'énergie changent-ils le marché des yachts ?

Selon **Michael Breman**, Sales Director chez Lürssen Yachts « *plus les choses deviennent chères, plus les consommateurs deviennent prudents. Ce que l'on observe aujourd'hui, c'est qu'un bon nombre d'entre eux sont dans l'attente. Ils sont intéressés mais ralentissent le rythme quand il s'agit d'une prise de décision parce que le marché est incertain avec le contexte mondial* ». Une tendance que confirme à son tour **Espen Oeino**, designer et architecte naval « *on remarque effectivement une baisse d'activité par rapport à l'année passée. Je pense que nous allons avoir affaire à une diminution d'engouement des super-yachts pendant les prochains mois voire années* ».

De l'avis général, le marché est incertain avec un contexte mondial qui combine les crises, avec une situation économique instable, l'envol des prix des matériaux et de l'énergie, des taux d'intérêt élevés et de nombreuses inconnues géopolitiques.

Dans un contexte de réglementations environnementales et de prise de conscience internationale autour des questions écologiques, tous les secteurs sont touchés et doivent changer leurs comportements. On remarque ainsi que la perception du yachting est quelque peu biaisée du fait d'une médiatisation des obligations environnementales du secteur. 71% des 1200 publications dédiées au yachting parues en 2022 font état d'un sentiment négatif envers le secteur.

Pour les spécialistes et les observateurs, l'industrie des super-yachts fait face aujourd'hui à une crise existentielle. Selon le capitaine **Nigel Marrison**, Fondateur de Blue ESG « *lorsque nous évoquons la réputation des super-yachts aujourd'hui, nous parlons de licences d'exploitation. Pour conserver celle-ci, il est nécessaire de posséder un plan d'actions visant à atteindre des objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance* ». L'idée étant d'accompagner l'industrie pour qu'elle améliore ses performances opérationnelles et réduire ainsi son impact environnemental. « *La stratégie ESG (Environnement, Social et Gouvernance) favorise l'engagement et l'action en faveur de la décarbonisation et peut aider l'industrie des super-yachts à répondre aux exigences croissantes de conformité des banques, des assureurs et des législateurs, et devient de plus en plus un permis d'exploitation* ».

« *Même si l'industrie du yachting n'a qu'un faible impact sur les émissions de CO2 sur la planète, ces acteurs ont une grosse responsabilité, notamment en termes d'image, ils doivent être les initiateurs et les leaders des progrès technologiques et habitudes de demain afin de sensibiliser le grand public et de rendre le monde maritime plus écologique* » intervient **Nicolas Mior**, Manager de Jutheau Husson Yachting.

« *Il s'agit le plus souvent d'évaluer le coût des technologies susceptibles de réduire les émissions, souvent coûteuses. Ce qui est souvent calculé uniquement en fonction des avantages liés aux dépenses opérationnelles. Cela n'entraîne pas toujours un retour sur investissement dans un délai suffisamment court* » note à son tour **Tim Morley**, Fondateur de Morley Yachts.

« *Il faut aujourd'hui travailler tous ensemble* » évoque **Natalie Quévert**, du Y.C.M. en charge du Sea Index, un référentiel permettant d'évaluer les émissions de CO2 des super-yachts lancé en 2020 par le Y.C.M. « *La problématique est tellement conséquente que l'on ne peut agir seul* ».

Des propos relayés par **Matteo Brisacq**, Fondateur de Neoyot : « *Du haut de mes 21 ans, je veux apporter la vision que les jeunes de mon âge vivent au quotidien face à cette problématique. Voir la situation c'est bien, prendre conscience c'est mieux, trouver des solutions c'est essentiel, mais le plus important est d'agir. Pour cela, les mentalités doivent changer et être ouvertes aux idées nouvelles. Malheureusement certains de acteurs de notre industrie présents ce soir ne se rendent pas compte de ce qu'ils nous laissent. Ce n'est qu'en unissant l'expérience des aînés aux idées novatrices de la prochaine génération, que nous pourrons rendre le ciel du Yachting à nouveau bleu !* ».

Quelles options pour l'industrie ?

« *Nous avons deux situations : les navires du futur pour lesquels nous disposons de nouvelles technologies qui sont en cours de développement et la problématique des navires existants. Que faisons-nous avec eux ? Car le coût est prohibitif pour convertir leur mode de propulsion avec du méthanol ou de l'hydrogène. Dans l'industrie navale, la durée de vie d'un yacht classique est d'environ 20 ans, ce qui n'est pas le cas des super-yachts. Nous pouvons aller jusqu'à 25, voire 50 ans. Le problème, c'est que cela augmente la taille de notre flotte et donc des émissions* » précise le **Capitaine Malcolm Jacotine**.

Tous les acteurs de l'industrie de la grande plaisance souhaitent préserver la mer. Une tendance qui, ajoutée aux nouvelles normes, pousse les constructeurs et ingénieurs à repenser les futures réalisations vers des systèmes de propulsion plus efficaces comme l'hybride ou des techniques de construction sans gaspillage. Si aujourd'hui les actions menées échouent, alors c'est l'ensemble de la réputation de l'industrie qui en pâtira, aussi bien les unités que leurs propriétaires. Devancer les réglementations en matière d'émissions et de durabilité ; améliorer les performances et l'efficacité ; éviter de se retrouver en position passive et atténuer ainsi la mauvaise perception de l'industrie sont quelques-unes des pistes à approfondir pour atteindre le programme de décarbonation des super-yachts d'ici à 2050. « *Demandez-vous si votre yacht rendra le monde meilleur ? Et faisons en sorte que 2023 soit l'année de la transition pour l'industrie des super-yachts* » conclut pour sa part **Nigel Marrison**.

Si aujourd'hui le diesel est encore l'énergie de propulsion majoritaire, l'avenir des super-yachts dessinent une tout autre vision. Pour un futur sans émission de carbone, de nombreuses solutions sont envisagées. « *L'on anticipe le futur avec des modes de propulsion hybrides en adéquation avec les problématiques environnementales* » commente **Dr Daniel Chatterjee**, Director Sustainability Technology Strategy & Regulatory Affairs Rolls-Royce : « *Est-ce que durabilité et super-yachts sont antinomiques ? Peut-être, mais il existe une dynamique et une technologie qui en font les précurseurs d'un transport maritime plus écologique* » poursuit-il. 5 millions de tonnes de CO2 proviennent des yachts, ce qui représente 0,3% des émissions de CO2 dans le secteur maritime.

« C'est peu, mais c'est déjà quelque chose ». 2030 prévoit des associations méthanol/électricité. Les carburants neutres en CO2 comme le méthanol peuvent devenir une solution dans le secteur maritime. « *Les yachts doivent être les moteurs de l'innovation verte en développant de véritables empreintes de durabilité pour les unités, en optimisant l'utilisation et l'efficacité de l'énergie, en recherchant des options de carburant durables et en adoptant les nouvelles technologies. Le méthanol a le potentiel de devenir le plus gros carburant de l'industrie maritime et les prédictions prévoient que d'ici à 2050, 40 % du carburant de l'industrie maritime sera du méthanol* ».

Le méthanol peut être considéré comme un carburant intéressant pour l'industrie des super-yachts par sa facilité de transport et sa disponibilité actuelle. « *Il est essentiel que le yachting devienne pro-actif* » note **Roberto Giorgi**, Président Honoraire de Fraser Yachts, « *nous avons le même objectif et j'espère que Monaco deviendra le leader dans le domaine de la grande plaisance. Aujourd'hui avec les restrictions qui existent, il faut travailler encore plus dur, il faut être prêt à dépenser de l'argent* », précise-t-il encore.

« *Il est essentiel de gérer l'énergie et sa production* » estime pour sa part **Nicolas Bouchet**, ingénieur design pour AYRO, spécialisé dans le génie maritime. « *Remplacer le carburant par de l'électricité provenant d'une source propre pour ensuite la stocker garantit néanmoins de nombreuses problématiques: sécurité, gain de place, auto-suffisance, production autonome, navigation optimisée...* ». Envisager la construction de yacht à voile est l'une des solutions innovantes. Solution qui intervient en plein bouleversement climatique. L'avantage de la propulsion vélique est que l'énergie du vent est propre, gratuite et universelle. Son utilisation est plus que prometteuse pour améliorer l'impact environnemental des navires. « *Cela permet de transformer l'énergie du vent directement en force motrice* ». Utilisée depuis des millénaires pour propulser les navires, l'énergie éolienne s'avère être aujourd'hui très efficace en complément des moteurs. « *Par exemple, cette solution a été choisie pour le bateau laboratoire Energy Observer, qui a parcouru plus de 40.000 miles nautiques. L'énergie vélique a représenté alors 75% de la propulsion* ».

« *Pour donner une image positive du yachting, il faut démontrer que tout cela n'est pas rébarbatif* » commente le **Capitaine Sean Meaghe** (M/Y Latitude) et membre du Captains' Club. « *Nous avons le potentiel de changer le visage de l'industrie, en montrant que nous ne sommes pas seulement dans l'excès et la frivolité, mais dans l'innovation, l'altruisme et la passion. Pour ce faire, nous devons raconter les histoires des navires et de leurs armateurs qui œuvrent pour un monde meilleur. Et je tiens vraiment à remercier le Y.C.M. pour cette initiative de nous rassembler chaque année depuis 15 éditions. C'est la seule place au monde qui permet de réunir les armateurs et nous tous professionnels afin d'envisager notre avenir* ».

Bernard d'Alessandri de conclure : « *Comme le dit l'adage : « Quand on aime, on ne compte pas ». Il est certain que la démarche environnementale, avec une approche technologique, a un coût. C'est déjà le cas dans le monde de l'automobile. Il est temps d'en prendre conscience, pour accélérer notre mutation et atteindre l'objectif zéro-émissions en matière de propulsion* ».

Après son **Symposium économique « La Belle Classe Superyachts »**, le Y.C.M. mettra le cap sur la 6^e édition de la Monaco Ocean Week (20-26 mars) organisée à l'initiative de la Fondation Prince Albert II de Monaco aux côtés de l'Institut océanographique de Monaco, le Centre Scientifique de Monaco et le Yacht Club de Monaco. Comme chaque année, le Y.C.M. sera en charge du volet yachting le jeudi 23 mars.

Le programme s'annonce riche avec le **12^e Symposium Environnemental « La Belle Classe Superyachts »** dédié au **Monaco Energy Boat Challenge** qui célébrera cette année ses 10 ans (3-8 juillet), suivi du **27^e Captains' Forum** avant de conclure par la cérémonie des **3^e YCM Explorer Awards by La Belle Classe Superyachts**.

En parallèle, sera lancé le 1^{er} **Monaco Smart Yacht Rendezvous**, un évènement organisé par **M3, (Monaco Marina Management)**, société monégasque spécialisée dans la gestion des marinas et ports de plaisance, et qui fait suite au succès rencontré lors des deux premières éditions du **Monaco Smart & Sustainable Marina Rendezvous** (prochaine édition 24-25 septembre 2023). Dédié aux acteurs de l'industrie du yachting (unités de plus de 24 m) et aux sociétés innovantes désireuses d'apporter une réponse collective aux enjeux climatiques, ce rendez-vous permettra de donner de la visibilité à de jeunes entreprises pour améliorer les modes de production, en réunissant un écosystème d'acteurs dont la collaboration rendra possible l'exploitation des technologies innovantes au service d'un développement durable, dans le respect de la biodiversité. Autant de rendez-vous qui s'inscrivent dans le cadre de la démarche collective « **Monaco, Capital of Advanced Yachting** », qui fédèrent les acteurs clés de l'industrie.

Quelques chiffres (Source SuperYacht Times):

40 % : Pourcentage du méthanol dans l'industrie maritime d'ici à 2050

0,3% : Pourcentage des émissions de CO2 des super-yachts dans le secteur maritime

5.553 : nombre de super-yachts (+30 mètres) en activité en 2023