



Dossier



DANS NOTRE RÉGION, LE YACHTING REPREND DES COULEURS ET LES ACTIVITÉS NAUTIQUES SE DIVERSIFIENT, LA PLAISANCE AU CONTRAIRE S'ESOUFFLE. QUELS SECTEURS PRIVILÉGIER ? LE CHOIX EST DIFFICILE.

Le yachting carbone, la plaisance s'essouffle

couple pendant les week-ends. Aujourd'hui, c'est exceptionnel de faire le plein », répond un responsable du port de plaisance du Lavandou. En y regardant d'encore plus près, l'état général des unités semble se dégrader. Les navires ayant l'âge du capitaine, ils prennent de la « barbe » (des algues !). De parking à bateaux, les ports deviennent progressivement des maisons de retraite flottantes. Un phénomène aggravé par la disparition des fabricants d'accastillages. « Aujourd'hui, c'est difficile et très coûteux d'entretenir un bateau », constate un plaisancier marseillais.

Avec sa plaisance populaire, la France reste une exception culturelle qui n'existe pas ailleurs en Europe. « Notre demi-siècle de plaisance est une vraie singularité. Elle est liée à l'histoire de l'École des Glénans, aux courses au large, à Moitessier et Tabarly. Tout cela a contribué à populariser la pratique de la voile et à en faire une activité moins élitiste et plus abordable que chez nos voisins. Nos ports se classent ainsi encore parmi les premières destinations du monde », analyse Jean-Michel Gagné du Global Marina Institute. En période de crise, cette petite plaisance a toutefois du plomb dans l'aile. Dans le même temps, les ports vont devoir s'adapter aux changements de pratiques et de génération s'ils ne veulent pas perdre leur clientèle. Séduire les usagers et attirer les visiteurs impose modernisation et mise aux normes. Les temps ont changé : « la qualité des sanitaires est devenue un critère essentiel. De même que les services - internet, surveillance, tourisme - que nous

L'an dernier, Marseille a accueilli la convention d'affaire Super Yacht Repair and Refit Networking (Syrren). Les 250 participants ont évoqué un marché en plein essor (estimé à 750 millions d'euros par an) et l'adéquation avec l'offre régionale et sa tradition de construction et de réparation de grands navires. Pour Laurent Falaize président du Prides Grande Plaisance, « l'offre régionale est riche et diversifiée. Avec une activité de location-vente à l'est ; et le refit, la maintenance et l'hivernage à l'ouest ». Un cluster réunissant 80 entreprises du secteur permet de fédérer et d'organiser un dialogue entre donneurs d'ordre et sous-trai-

tants. Ce dynamisme souligne l'essoufflement d'une autre économie littorale...

Des ports pris dans les glaces...

Car, en été comme en hiver, les ports de plaisance de notre région semblent pris dans les glaces. À part quelques mordus de pêche, personne - ni aucun bateau - ne bouge ou presque. Si la plaisance fait encore rêver les Provençaux, elle ne suscite guère d'entrain. On s'en rend compte en regardant vers le large : les voiles se font rares à l'horizon. Le manque de place dans les ports en cause ? La question fait sourire le personnel des capitaineries. « Il y a vingt ans, il fallait amarrer les bateaux de visiteurs à



© MICHEL DEUFF

LES GRANDS BATEAUX EN VOGUE

Trois salons professionnels donnent le ton de la future saison estivale pour le yachting (location, maintenance des unités de plus de 25 mètres) : l'Antibes Yacht Show (23-26 avril 2014), le Yachting Festival de Cannes (9 au 14 septembre 2014) et le Monaco Yacht Show (24-27 septembre). Si le premier d'entre eux n'a pas fait le plein, il a eu le mérite de rappeler les règles. La crise n'a pas tué le marché (toujours en pleine croissance), mais elle impose d'aller à l'essentiel. « Il faut rationaliser les budgets en fonction des impératifs techniques », indique Nicolas Genlot de Monaco Marine. Il rappelle également « qu'il y a plus de navires sur le marché du charter que de clients ». Lesquels clients peuvent exiger de louer des navires récents (moins de 3 ans) et faire baisser les tarifs. Dans tous les cas, il s'agit d'une clientèle haut de gamme issue de pays émergents comme la Russie, l'Asie, la Turquie... et qui ont de gros moyens. Du côté des retombées économiques, il n'y a pas photo. Le linéaire de quai rapporte dix fois plus et génère un appel d'air sur les prestations de très haut niveau. Deux indicateurs doivent être utilement gardés à l'esprit. Premièrement, il manque des places à quai pour accueillir les grosses unités, et deuxièmement, on ne pourra leur trouver de la place qu'au détriment des petites embarcations. En prime, tout cela coûte (très cher) pour un marché qui reste extrêmement capricieux et versatile.

pouvons mettre à disposition, souligne un exploitant du port de Bandol. Les enquêtes de satisfaction sont prises très au sérieux, poursuit-il. Les autres enjeux sont de limiter les rejets polluants des aires de carénages, d'améliorer les digues de protection, de rénover les réseaux, de requalifier les sanitaires... Des travaux généralement très coûteux ».

Gel des projets d'extension ?

À l'extrême opposé, les activités maritimes ludiques comme le stand-up paddle, le kayak, les semi-rigides... occupent de plus en plus le terrain, mais leurs besoins en infrastructures demeurent insignifiants : cales de mise à l'eau, parkings près des plages... Si l'on raisonne à partir des indicateurs économiques, il faut donc adapter nos ports en fonction des besoins. Ce qui pourrait signifier le gel des projets d'ex-

tension ou de construction de nouveaux ports. Véritable casse-tête pour les gestionnaires portuaires, la mise aux normes reste en revanche un immense - et incontournable - chantier.

Ainsi, cinq années auront-elles suffi pour bouleverser l'économie française de la plaisance. En 2008, au début de la crise, le Nautic (NDLR : le grand salon nautique de Paris) fêtait ses 50 ans et rêvait encore d'une croissance à deux chiffres. Cinq ans plus tard, le cœur du marché s'est envolé vers l'Asie et les Etats-Unis. Seul le yachting (unités de luxe de plus de 25 mètres) maintient le cap, mais là encore les installations portuaires nécessaires s'avèrent insuffisantes. Des normes moins draconiennes - ou plus faciles à contourner - ont permis à la Croatie et au Monténégro d'offrir des capacités et des services que n'ont pas les marinas françaises. ■ Michel Deuff