



Un yacht de 30 à
40 mètres dépense
environ 1,25M€
par an, un yacht de
plus de 80 mètres,
environ 5,6M€.



GRANDE PLAISANCE

FORTE HOULE POUR LA FILIÈRE NAUTIQUE

Gaëlle Cloarec,
Didier
Gazanhes,
Hélène Lascols

La grande plaisance régionale est confrontée à trois réformes, mettant en péril cette activité stratégique pour l'économie du littoral méditerranéen. Ses acteurs réclament une nécessaire harmonisation européenne.

Le 1^{er} juillet, le décret d'application relatif à la protection sociale du marin a déclenché la protestation des professionnels de la grande plaisance membres du Riviera Yachting Network, rapidement soutenus par les élus locaux (LR) Renaud Muselier, Hubert Falco et Christian Estrosi. La mobilisation a payé. En septembre, à la veille des deux salons majeurs de la grande plaisance de Cannes et

Monaco, le Gouvernement a annoncé la suspension de ce décret relatif aux cotisations sociales des marins résidents en France et embarqués sur des yachts battant pavillon tiers, redonnant de l'espoir à toute une filière... Néanmoins, « tout n'est pas réglé », soulignait Renaud Muselier, président de la région Paca, le 11 septembre dernier.

Une indispensable harmonisation européenne

Ce décret d'application, cumulé à la détaxe du gasoil maritime – règle européenne uniquement mise en place en France – et maintenant le projet de loi de finance 2018, qui prévoit de taxer les yachts de plus de 30 mètres à l'ancre, ont lancé et continuent de lancer un message d'instabilité aux armateurs, qui « provoque de lourdes conséquences sur l'industrie



en région Paca », selon Laurent Falaize, président du Riviera Yachting Network. D'ailleurs, selon le cluster, l'été 2017 a été noir pour la grande plaisance : « Au port d'Antibes, où les équipages prennent leurs positions avant la saison, il n'y a presque pas eu d'embauche de marins résidents français ; des chantiers navals ont perdu entre trois et huit bateaux ; les ports de la région ont enregistré une baisse de fréquentation de l'ordre de 25 %. Nous avons perdu 50 % des avitaillements. Au total, nous avons perdu 200 M€ de retombées économiques sur l'été, soit quatre Grands Prix de Formule 1 ».

Un constat partagé par Antoine Perry, vice-président de l'ECPY (Comité européen pour le nautisme professionnel) et dirigeant fondateur de l'entreprise sophilopolitaine SeaSatCom (9 personnes ; CA 2017 : 2,2 M€) spécialisée dans les télécoms pour yachts : « L'industrie locale a souffert unanimement, mais sans qu'on puisse le quantifier. Les charters brokers qui louent des bateaux, les sous-traitants comme moi, les pres-

200 M€
DE RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES
PERDUES
DURANT L'ÉTÉ

tataires de services, nous accusons tous une baisse de chiffre d'affaires cette année. »

D'autres entreprises du secteur sont moins alarmistes et n'ont pas constaté de baisse notable de leur activité au cours de l'été. Ainsi, Denis Pellegrino, directeur du chantier IMS Shipyard (90 à 110 personnes ; CA : 24 M€) de Saint-Mandrier, « n'a pas ressenti de réel effet négatif pour le moment. Certes, deux managers de yacht ont décidé de partir pour l'Italie au début de l'été... Mais, non seulement, nous avons réussi à en rattraper un et notre carnet de commandes pour l'hiver est conforme à nos prévisions ».

L'impact de l'annonce a été également faible au sein de La Ciotat Shipyard. En revanche, souligne Jean-Yves Saussol, directeur du site qui regroupe 36 entreprises liées à la maintenance des yachts, « l'impact en termes d'image sur la destination France a été négatif. Le yachting repose sur une notion de plaisir et toutes ces annonces contrarient les propriétaires de yachts. Il y a effectivement un risque de réduire l'at-

Un ascenseur à bateaux pour mega yachts à La Ciotat

Le chantier La Ciotat Shipyards, piloté par la Semidep, veut s'équiper d'un ascenseur à bateaux de 4 000 tonnes. Un outil qui lui permettra de se positionner sur les yachts de plus de 80 mètres.

La Ciotat Shipyards se positionne aujourd'hui sur des bateaux plus grands. Le site vient en effet de lancer un appel à projets auprès d'opérateurs

privés afin de leur proposer de co-investir sur la création d'une plateforme de 40 000 m² équipée d'un ascenseur à bateaux de 4 000 tonnes, destinée aux opérations de maintenance,

d'entretien ou de conversion de mega yachts, de plus de 80 mètres. Cet appel à projets, qui avait été annoncé au Monaco Yacht Show fin septembre, sera clos en février 2018. La Semidep vise une mise en service de ce nouvel outil pour 2022. « Deux années d'études et deux années de chantier sont nécessaires pour la réalisation d'un tel équipement », commente Jean-Yves Saussol, directeur de la Semidep, qui cherche ainsi un à trois partenaires afin de partager les coûts d'investissement, estimés à près de 80 M€. La Ciotat Shipyards envisage de recueillir environ 35 M€ de la part des co-investisseurs pour assurer la faisabilité du projet. En parallèle, le site va réaliser un nouveau village d'entreprises de 12 000 m² afin de pouvoir disposer de surfaces permettant d'accueillir des sous-traitants. Un programme de près de 15 M€ d'investissement. Actuellement, le site compte 36 entreprises, qui emploient entre 600 et 700 salariés à temps plein.

Jean-Yves Saussol, directeur de la Semidep.



© D. G. Z. J. D. E.

<p>LA CIOTAT SHIPYARD EN BREF</p>	<p>Directeur Jean-Yves Saussol</p>	<p>250 BATEAUX DE TOUTE TAILLE</p>	<p>36 ENTREPRISES</p>	<p>700 SALARIÉS</p>
---------------------------------------	--	---	----------------------------------	--------------------------------



« S'il n'y a pas de marche arrière sur les textes, l'activité va se déplacer en Italie, en Espagne, voire à Monaco. »

Antoine Perry

tractivité de nos sites ». Et, toutes ces entreprises sont aujourd'hui unanimes pour demander une harmonisation européenne.

Pour elles, pour le cluster RYN, pour les politiques locales, le combat continue « pour obtenir l'harmonisation avec nos voisins européens », souligne Renaud Muselier. « L'administration et le Gouvernement ont créé une distorsion de concurrence stupide. Avant toute décision, il faut *a minima* se concerter avec nos amis italiens et espagnols », renchérit Antoine Perry. Le Riviera Yachting Network est allé jusqu'à porter plainte devant la Cour de justice des communautés européennes contre l'Espagne et l'Italie.

Loi de finances 2018, une nouvelle menace

La vigilance reste d'actualité... Et ceci d'autant plus depuis que le projet de loi de finance 2018 prévoit



© GAËLLE CLOAREC - L'JDE

Antoine Perry, vice-président de l'ECPY (Comité européen pour le nautisme professionnel) et dirigeant fondateur de l'entreprise sophilopolitaine SeaSatCom.

de taxer les yachts de plus de 30 mètres à l'ancrage. Pour Antoine Perry, « c'est le coup de massue ». Du côté du RYN, « nous disons Stop! » Car, le yachting est une activité productive qu'il convient de protéger, une économie qui crée de l'activité et des emplois et contribue à la balance commerciale. Les yachts sont de

véritables palaces flottants qu'il faut appréhender comme des entreprises à part entière, qui payent leurs salariés et consacrent des budgets importants à leur fonctionnement et leur entretien. « Quand Richard Ferrand, président du groupe parlementaire La République en Marche, déclare que les yachts ne sont pas dans l'économie productive, c'est une méconnaissance et une incompétence graves sur le poids de notre industrie », s'insurge Antoine Perry.

La globalité de l'industrie de la grande plaisance en Méditerranée française génère 900 M€ de chiffre d'affaires. En Paca, le poids économique des chantiers navals est estimé à plus de 200 M€, avec plus de 250 entreprises sous-traitantes et 2 500 emplois. « Enfin, en dix ans, 100 M€ ont été investis par des privés dans l'outillage des chantiers de la région », conclut Laurent Falaize. ■