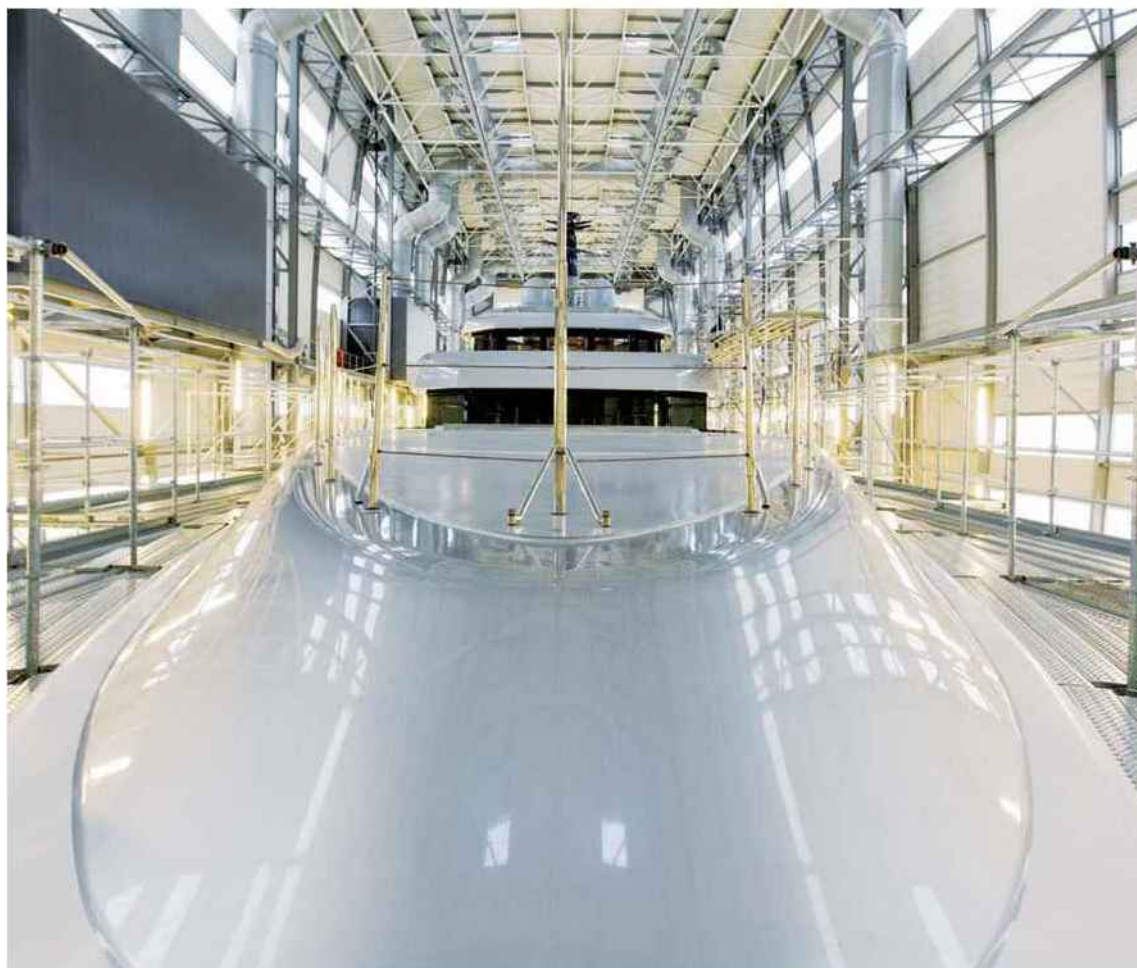




LES ENQUÊTES



P. COPPEE, J.-C. BARLA

La plus grande cabine à peinture d'Europe participe à la revitalisation des chantiers navals de La Ciotat.

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

CAP À L'OUEST POUR LES **YACHTS XXL**

Les projets dédiés à la maintenance des bateaux de plus de 50 mètres s'accroissent en Provence, qui a pour objectif de devenir le premier pôle mondial du secteur.

DE NOTRE CORRESPONDANT, JEAN-CHRISTOPHE BARLA

**UNE FILIÈRE AU TAQUET****2 500 SALARIÉS** dans la grande plaisance**900 MILLIONS D'EUROS** de chiffre d'affaires**70 362 PLACES DE PORTS** de plaisance en Paca

SOURCES : RIVIERA YACHTING NETWORK, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, INSEE



La Provence va-t-elle détrôner les rives italienne et espagnole dans la maintenance et la réfection des plus grands yachts en Méditerranée ? À La Ciotat et Marseille (Bouches-du-Rhône), à Saint-Mandrier et La Seyne-sur-Mer (Var), les aménagements se multiplient pour rendre incontournables les chantiers existants ou à venir, aux yeux des armateurs et des équipages. « Le sujet fédérait peu au départ, mais après la crise de 2008, la filière a su se restructurer afin de répondre aux besoins des bateaux de plus de 50 mètres. Et les acteurs du territoire ont compris que le yachting est vecteur d'image de marque », explique Laurent Falaize, le président de Riviera yachting network, réseau régional de cent professionnels de la maintenance et du service à la grande plaisance. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur en a fait une opération d'intérêt régional. Et les industriels se donnent les moyens de leurs ambitions. Monaco Marine, qui traite des yachts jusqu'à 180 mètres de longueur sur ses sept sites entre

la Principauté et Marseille, est à l'origine de la revitalisation des chantiers navals de La Ciotat. Ces derniers se sont fait une spécialité des unités de 50 à 80 mètres, avec la plus grande cabine à peinture d'Europe (90 mètres de hauteur) et un ascenseur à bateaux de 2 000 tonnes de capacité. Fondé en 1995 par Michel Ducros, le groupe a également investi 20 millions d'euros à La Seyne-sur-Mer, dans une plate-forme de 40 000 m² pour des catamarans et multicoques de 30 à 55 mètres. À quelques milles plus à l'ouest, le port de Marseille lui a confié la réalisation et l'exploitation durant cinquante ans d'une plate-forme de 55 000 m² sur le bassin Mirabeau avec un ascenseur à bateaux de 6 000 tonnes, pour des unités de 90 à 130 mètres, qualifié d'unique au monde. L'investissement total avoisine 71 millions d'euros. « Un ascenseur d'une telle capacité n'existe pas sur la façade méditerranéenne, explique David Queva, le directeur infrastructures de Monaco Marine. En juin, nous désignerons le maître d'œuvre, puis d'ici à la fin 2019-début 2020 les partenaires pour l'ascenseur à bateaux et le système de transfert à quai. Dès 2022, nous disposerons d'une grande flexibilité d'accueil. » Pour lui, l'image de Marseille ne rebu-tera pas les armateurs : « Nous sommes vigilants sur la sûreté et la sécurité, mais la clientèle juge intéressante la mutation de la ville. Ce pôle concentre beaucoup de métiers et un vrai savoir-faire technique. À l'avenir, nous ne nous interdisons pas de regarder au-delà des 130 mètres. » Toujours dans les bassins Est, Palumbo Superyachts - dont la concession des quatre formes de radoub fait l'objet d'une nouvelle mise en concurrence par le port - et Sud Marine Shipyard attestent aussi de l'attractivité de la cité phocéenne. Tous gardent un œil sur La Ciotat Shipyards, où l'espagnol MB92 Group a racheté en 2018 l'allemand Blohm & Voss, puis Composite Works. La société publique locale gestionnaire du chantier lui a confié l'exploitation pour trente-cinq ans d'une plate-forme de 40 000 m² avec un ascenseur



de 4 000 tonnes pour des bateaux de 80 à 110 mètres. L'ensemble, estimé à 70 millions d'euros, est espéré pour 2021. Une partie restera accessible à d'autres opérateurs, le site comptant 35 entreprises et 700 salariés. MB 92 La Ciotat, qui table en 2019 sur 10 à 15 % de croissance, veut accroître les complémentarités avec les installations du groupe à Barcelone, jusque dans la sollicitation de la sous-traitance. Déterminé à profiter de la manne, La Ciotat Shipyards crée un village d'entreprises de 12 000 m² dont les premiers locaux devraient être accessibles courant 2020.

Sous-traitance et emplois renforcés

Dans le Var, l'ancienne base aéronavale reconvertie de Saint-Mandrier possède aussi des disponibilités, à côté des quinze sociétés réparties sur 62 000 m² de terre-pleins et 30 000 m² d'ateliers, hangars et bureaux. IMS Shipyard et Transmétal Industrie tirent l'activité. « En implantant en 2014 un outil de levage de 670 tonnes, nous avons multiplié par trois notre capacité globale et résolu notre problématique de

saturation », souligne Denis Pellegrino, le dirigeant d'IMS Shipyard, concentré sur les bateaux de 25 à 60 mètres.

La simultanéité de ces investissements fait craindre à certains professionnels le risque d'une surcapacité pénalisante, si les grands yachts tardent à se laisser séduire. Mais la concurrence vient d'Espagne et d'Italie, pas des chantiers du littoral provençal. « À moyen terme, les complémentarités des sites de Toulon à Marseille en feront la zone technique privilégiée de la plaisance en Méditerranée », affirme Christian Diwo, le président Diwo Yachts, distributeur officiel des marques Horizon Yachts et C Boat - bateaux de 16 à 50 mètres de longueur.

Pour Franck Ravez, le dirigeant de Kreative, une entreprise qui conçoit des ponts en teck, « la filière se renforcera, car les sous-traitants pourront rayonner sur les différents chantiers ». Des centaines d'emplois sont attendues. La Maison de l'emploi de Marseille et le Pôle Mer Méditerranée ont mené une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences visant à initier des formations adaptées, pour éviter l'appel à de la main-d'œuvre étrangère.



« Marseille n'a rien à envier à la Côte d'Azur »

GIULIO MARESCA, directeur général de Palumbo SuperYachts Marseille

Votre groupe possède huit chantiers navals en Méditerranée. Quelle place tient Marseille ?

Marseille est le prolongement naturel de la Côte d'Azur, en yachting. Sa météo, les parcs naturels, ses infrastructures n'ont rien à lui envier pour séduire les équipages. Malgré sa transformation radicale en termes de sûreté, sécurité, propreté, succès des croisières et qualité de la filière locale, la ville souffre de sa réputation. Nos quatre formes de réparation, notre cabine à peinture, peuvent accueillir des bateaux de 60 à 90 mètres.

Les futures plates-formes de Monaco Marine et MB92 sont-elles une concurrence ou un atout ?

Plus de 6000 yachts flottent en Méditerranée et le train hallucinant de construction de super yachts continue d'augmenter. Nous avons le savoir-faire pour capter la clientèle, quand l'Espagne commence à souffrir d'un manque d'outils. Les investissements en cours apporteront beaucoup à la région.

Que manque-t-il à Marseille pour s'imposer sur ce marché ?

Il faudrait une offre de stationnement l'hiver, comme le quai des milliardaires à Antibes. Nous ne comprenons pas que la ville et le port ne fassent pas ce choix, au vu des ressources générées par de tels bateaux.