

constituent un segment stable autour de 9 %.

La tension concurrentielle se concentre donc sur les plus petites unités, sur lesquelles les chantiers français sont très présents. Pour se démarquer, La Ciotat shipyards a annoncé en septembre 2019 permettre aux armateurs de yachts de moins de 40 mètres, ne nécessitant pas de travaux importants, de se passer des chantiers locaux pour avoir accès aux outils. Les tarifs des amarages, de la mise à sec, de la location de terre-pleins et de fourniture d'énergie sont ainsi publiés directement par le gestionnaire.

Covid : intégrer le plan tourisme

Lors du déconfinement, les organisations professionnelles ont également bataillé pour intégrer le plan tourisme, initialement réservé aux codes NAF relevant du secteur du tourisme. « Notre activité étant très saisonnière, nous engrangeons en été de la trésorerie pour passer l'hiver, rappelle Frédéric Verrons, agent maritime en Corse et responsable de la grande plaisance à la Fin. Sans aides, de nombreuses entreprises devront se résoudre à licencier et donc à perdre les compétences qui permettent à la France d'accueillir chaque année 30 % de la flotte mondiale. » Un point doit être organisé avec les autorités à l'issue de la saison.

Une saison compliquée par les craintes d'une reprise de l'épidémie. « Pour le redémarrage d'un bateau de 44 mètres exploité en charter, les clients avaient exigé par contrat que tous les



Dès le début, la saison s'est annoncée difficile avec les craintes d'une reprise de l'épidémie.

membres d'équipage, tous testés négatifs au covid-19, portent des masques pendant toute la durée de la semaine de croisière et ne puissent pas descendre du bateau pendant cette période, observe avec circonspection Frédéric Verrons. Il faut absolument que nous retrouvions un certain niveau de confiance. »

Or l'annulation dès juin du salon de Monaco – annoncée après la défection du Sybass, le syndicat professionnel des constructeurs de yachts, et du Lybra, celui des courtiers – a envoyé un message contraire. Les organisateurs ont réagi à la décision du Sybass de ne pas participer à l'événement en

raison des incertitudes suscitées par le contexte sanitaire. « Quand le salon mondial de la grande plaisance décide d'annuler son édition 2020, c'est forcément révélateur de l'état de santé du milieu », poursuit Frédéric Verrons.

Les courtiers se réorganisent

Le Monaco yacht show étant essentiellement dédié à la vente de grands yachts, l'annulation de l'édition 2020 touche les courtiers en yachting qui ont connu un coup d'arrêt pendant le confinement – faute d'experts et de financements pour poursuivre certaines ventes – après un premier trimestre particulièrement dense.

Par ailleurs, le secteur reste marqué par un mouvement de recomposition. Le courtier YPI est ainsi passé en 2019 des mains de BRS à celles du fonds Mercantile & maritime investments, qui se diversifie après avoir essentiellement investi dans l'offshore.

Et, un an après avoir racheté Fraser au constructeur Azimut Benetti, le groupe américain Marine Max, premier distributeur américain de yachts et bateaux de plaisance, poursuit son développement sur le segment du yachting en intégrant Northrop & Johnson.

44

La taille moyenne d'un yacht neuf est de 44 mètres contre 53 en refit, les plus grands étant plus souvent en chantier

Chantiers

Il y a 170 chantiers actifs sur les yachts (plus de 24 mètres) contre 199 l'année record de 2008.

Podium

L'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas forment le podium des pays constructeurs.

Croissance

Deux tiers des yachts de plus de 40 mètres de long ont été construits ces 15 dernières années.



L'annulation du Monaco yacht show dès le mois de juin a suscité des inquiétudes en début de saison.