



Le yachting toujours entre deux rives

BILAN. Les acteurs locaux de la plaisance ont fait un point sur les conséquences de la crise sanitaire et les perspectives.

Enjeux économiques et environnementaux étaient au cœur des débats pendant ces Assises niçoises, y compris pour les acteurs de la plaisance. En tribune ce 14 septembre à Acropolis, Jean-Pierre Savarino semblait indiquer que la crise était passée, eu égard à l'activité des cinq ports azuréens gérés par la CCI, avec certes un super-yachting qui n'a pas encore retrouvé sa santé d'avant-crise (-50% tout de même en 2020) mais un segment yachting revenu au niveau de 2019 cette année. Quant à l'hivernage, les perspectives de ce début d'automne sont bonnes, prémices d'un retour espéré "à une activité normale".

Côté refit en revanche, la crise a un an de retard : "en mars 2020, nous étions pleins en prévision de la saison estivale, nous avons pu livrer nos bateaux, mais avec des propriétaires qui n'ont pas pu venir, les bateaux n'ont pas navigué, nous privant de commandes pour l'année suivante" explique Chantal Lemeteyer, DG de Monaco Marine. Bonne nouvelle, "quand les bateaux naviguent, à terme les chantiers tournent", souligne Laurent Falaize, président du Riviera Yachting Network. Et ils naviguent, voguant sur la soif d'évasion de plaisanciers restés trop longtemps confinés, avides aussi d'éviter les foules pendant leurs vacances. Même si c'est par-



Thierry Duchesne, Laurent Falaize, Chantal Lemeteyer, Jean-Pierre Savarino et Thierry Voisin.

fois sur d'autres mers, regrette Thierry Voisin, président du Comité Européen pour le Yachting Professionnel (ECPY), pointant, après une saison 2020 sans clients hors Shenghen, un cru 2021 qui a vu les ports français délaissés au profit de la Croatie, la Turquie ou la Grèce, "30% de notre attractivité perdue" en cinq ans. Il est donc temps, d'après Thierry Voisin, de "convaincre les plaisanciers que la France est un beau pays d'accueil". En cause ? Douane, fiscal, et aussi posidonies... Avec une réglemen-

tation "très mal présentée" en cas de non-respect de la plante à proximité de nos rivages, et surtout "aucune harmonisation européenne" selon le président de l'ECPY. Pourtant, alors que le Sud-Est concentre "50% de la plaisance mondiale", seules 500 infractions ont été relevées, pour à peine 30 PV, ce qui montre "un changement radical des pratiques", explique Thierry Duchesne, adjoint au préfet maritime de Méditerranée. En somme, les plaisanciers sont au fait des zones d'interdiction de

mouillage et respectent les règles. Et de rappeler que l'une des solutions, les coffres (qui permettent de "mouiller" sans jeter l'ancre et ainsi protéger "notre Amazonie sous l'eau"), existaient avant d'être supprimés "dans les années 30 ou 40, comme les tramways"... "Une soixantaine de coffres sont priorisés pour la saison 2022" indique Laurent Falaize, lui aussi conscient que l'option verte, au large comme dans les ports, est porteuse de développement économique.

LIZZA PAILLIER