



La grande plaisance provençale a su plaider sa cause

La justice européenne et l'État ont redonné le sourire à ce poids lourd de l'économie maritime

Malmenées par la crise du Covid et les restrictions de navigation, les entreprises provençales de réparation navale de grande plaisance faisaient grise mine depuis deux ans ; une situation d'autant plus difficile à gérer que les deux sites de La Ciotat et Marseille constituent depuis plusieurs décennies le principal pôle européen de la spécialité, référencé par les richissimes propriétaires des plus belles unités de la planète. Mais deux décisions récentes viennent de leur redonner des couleurs.

La première est la conséquence d'une prise de conscience, par les autorités françaises, de l'importance du poids économique de cette filière et de la nécessité de la préserver. La ministre de la Mer Annick Girardin a ainsi fait connaître officiellement son intention de "*pérenniser la navigation des grands yachts*", annonçant dans la foulée quatre mesures fortes destinées à "*préparer au mieux la saison estivale 2022*". Concrètement, il s'agit de mettre en place, avant le début de l'été, de mouillages écologiques - prenant la forme de coffres d'amarrage - sur les sites protégés ou emblématiques du littoral, mais aussi de créer un guichet unique afin de faciliter les démarches administratives des armateurs de yachts et de leurs équipages, de mettre les

moyens nécessaires pour maintenir les compétences et savoir-faire des entreprises du secteur, notamment dans les domaines du refit (transformation de bateaux) et de la maintenance, et enfin de faire la promotion de la destination "Yachting France" auprès des clients potentiels, qu'ils soient français ou étrangers.

Le ministère justifie ce soudain regain d'intérêt des pouvoirs publics pour l'industrie de la grande plaisance en s'appuyant notamment sur un chiffre éloquent : un yacht de 40 mètres de long, manœuvré par un équipage de 3 à 8 personnes, rapporte jusqu'à 3 millions d'euros au port qui l'accueille à l'année ; somme qui comprend l'entretien (1,2 million d'euros), les salaires du personnel (600 000€), l'avitaillement (400 000€) ainsi que les assurances et taxes portuaires (200 000€). Autre chiffre significatif mis en évidence par les services d'Annick Girardin : l'ensemble de

Un yacht de 40 m rapporte jusqu'à 3 M€, chaque année, au port auquel il est amarré.



L'entretien d'un mégayacht comme le "Rising Sun" (138,40 m), ici en réparation dans la grande forme des chantiers de La Ciotat, coûte environ 32 millions d'euros, chaque année, à son propriétaire...

/PHOTO GUENAËL LEMOUEE

L'activité grande plaisance génère chaque année, en France, environ 3 milliards d'euros de retombées directes ou indirectes, et fournit un emploi à près de 15 000 personnes ; l'essentiel de ces retombées s'effectuant sur le territoire de la région Sud.

L'autre événement qui a donné du

baume au cœur à la profession, a été la décision, rendue le 16 septembre dernier, par la Cour européenne de justice (CEJ), en faveur des entreprises françaises de la filière grande plaisance. Celles-ci dénonçaient une distorsion de concurrence à leur détriment, créée par la réglementation italienne en matière

de taxe sur l'avitaillement en carburant des yachts. Le cluster Riviera Yachting Network qui réunit plus de 110 entreprises provençales et azuréennes, ainsi que deux de ses sociétés membres, mais aussi de sa propre initiative, le président LR de la région Sud, Renaud Muselier, avaient en effet saisi la Commission européenne de cette question, laquelle avait alors saisi la CEJ.

S'il se félicite de cette conjoncture redevenue favorable, le président du cluster, Laurent Falaize, appelle cependant à ne pas baisser la garde : " *Il faut maintenant travailler à ce que la prochaine présidence française de l'UE, au premier semestre 2022, puisse permettre de pousser au niveau européen, un seul et même contrat d'activité commerciale des yachts, sur le modèle du contrat actuellement en vigueur en France, afin d'établir une fiscalité équitable sur l'ensemble du territoire communautaire* ".

Philippe GALLINI

UN TRIANGLE QUI VAUT SON PESANT D'OR

Comme le rappelle Riviera Yachting Network, le millier des yachts qui navigue dans "le triangle d'or" de la grande plaisance, entre Saint-Tropez, Monaco et la Corse, est réparé, entretenu ou transformé dans les chantiers français, principalement à Marseille et La Ciotat où des entreprises comme Monaco Marine, MB92, IXBlue, Palumbo Super Yachts ou Sud Marine Shipyard disposent de puissants moyens de levage, de stockage et de mise à sec de navires, leur permettant de prendre en charge les plus démesurés des mégayachts. Une flotte mondiale dont la moitié, soit un peu plus de 2 600 unités, navigue le long ou à proximité des côtes de la région Sud, essentiellement entre mai et septembre. Avec des retombées considérables puisque'un propriétaire de yacht doit consacrer chaque année 10% de la valeur de son bateau au financement de son exploitation (salaires, assurances, carburant, entretien, etc.).