



## Le grand Yachting ou la grande plaisance

Un monde méconnu à la croisée des chemins sur le littoral méditerranéen

**Bernard D'Allessandri**

Directeur Général et Secrétaire Général du Yacht Club de Monaco

*Voici un sujet maritime très confidentiel rarement traité dans sa globalité que nous allons essayer d'analyser en perspective de sa relation à la terre en tant que monde économique, monde social et monde événementiel, sans omettre la relation au développement durable.*

*Pourquoi le Yacht Club de Monaco est légitime à parler du grand yachting ? Parce qu'il représente 2 000 membres, 750 membres associés, 73 nationalités, 55 clubs associés, 2 300 yachts battant son pavillon, 590 propriétaires de yachts de plus de 40 m et 25 propriétaires des plus grands yachts du monde (L > 100 m).*

*Nonobstant cette légitimité il convient d'indiquer que les données financières très confidentielles dans ce domaine sont toujours délicates à manipuler.*

### *La grande plaisance dans la plaisance*

#### *Situation relative des flottes en volume*

**T**out d'abord situons cette activité méconnue au sein de l'ensemble beaucoup plus vaste et très populaire depuis une cinquantaine d'années, la plaisance.

À ce titre, L'Icomia, l'*International Council of Marine Industry Associations*, qui regroupe depuis sa création en 1966, 32 fédérations nautiques nationales de par le monde (dont la Fédération des Industries Nautiques en France ou FIN), publie chaque année un recueil statistique particulièrement intéressant, sur le poids des Industries Nautiques dans le monde.

# Le grand Yachting ou la grande plaisance

- Les derniers chiffres sont sans ambiguïté sur l'importance de la filière.
- Ainsi, y apprend-on que près de 25 millions de bateaux de plaisance et yachts ont été construits l'an dernier dans le monde, par près d'un million de salariés travaillant pour 100 000 chantiers navals et sociétés industrielles ! A titre de repère, le Ministère chargé de la mer indique l'existence de plus d'un million de navires de plaisances immatriculés.
- *In fine*, ces 100 000 entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de près de 40 milliards de dollars, dont près de la moitié réalisée en Europe, la filière y employant 280 000 personnes !
- Autant de chiffres étonnants, qui relativisent le désintérêt que certains hommes politiques portent à la filière, mais des chiffres toutefois bien incomplets, car strictement cantonnés à la simple construction de bateaux de plaisance.

L'étude de l'Union Européenne citée en préambule avance, pour l'activité navigation de tourisme, navires et marinas confondus, une masse d'emplois directs et indirects de l'ordre de 300 000 et une enveloppe de valeur ajoutée brute d'environ 40 milliards d'euros, dont près de 50 % sur l'arc méditerranéen Espagne-France-Monaco-Italie-Malte-Croatie-Grèce.

La grande plaisance ou les super yachts concernent des navires de plaisance d'une longueur supérieure à 24 m qui sont pour la plupart de haute technologie que ce soit au niveau de la passerelle qui bénéficie de la pointe de la technique, y compris issue du domaine militaire, ou au niveau des matériels embarqués tels les hélicoptères et les sous-marins.



*Une activité de haute technologie*

3 500 super yachts de plus de 30 m sont en exploitation actuellement selon la référence prise de la flotte active livrée dans les 20 dernières années.

Nous notons 821 projets de navires pour 2021 avec 170 chantiers de construction et 180 chantiers de réparation et d'entretien, ces derniers ayant un domaine d'intervention qui s'étend de la garantie et des contrats de service aux réparations majeures et jumboisations.



### *Géopolitique du Grand Yachting*

#### **Les propriétaires**

Le développement du grand yachting est directement lié à l'évolution des grandes fortunes dans le monde : on retrouve ainsi une présence importante aux États Unis d'Amérique, en Europe, en Russie, au Moyen Orient et assez récemment en Chine,

#### **Les pays constructeurs**

L'Italie, les Pays bas, la Turquie, Taïwan, l'Allemagne, le Royaume Uni, la Pologne et la Chine sont, dans l'ordre et selon le Global Order Book 2021 de Boat International, les principaux pays constructeurs dans le monde. Nous notons que les pays européens au sens large représentent près de 70% de la production mondiale

#### **Les zones géographiques d'exploitations**

Historiquement deux zones majeures se distinguent : la côte Est des États-Unis et la mer des Caraïbes ainsi que la mer Méditerranée. De l'Espagne avec les îles Baléares à la Turquie en passant par la côte d'Azur, la Corse, la Sardaigne, la mer Egée et les îles grecques, l'offre de sites remarquables pour les grands yachts est impressionnante tant au niveau géographique qu'au niveau culturel que festif.

De nouvelles zones d'exploitation se développent au Moyen Orient et en Asie du sud-est.

#### **Les zones géographiques de maintenance**

Tous les grands yachts font l'objet d'une attention particulière de la part de leurs propriétaires et à des titres divers passent pratiquement tous les ans dans un chantier de maintenance/réparations (Refit). Ces chantiers se trouvent essentiellement aux USA et dans la zone Europe.



# Le grand Yachting ou la grande plaisance

Pour l'Europe, si des chantiers de maintenance existent dans les pays du nord de l'Europe, nous retiendront surtout la côte d'or du « refit » des grands yachts, un arc remarquable de Barcelone à Gênes avec plus particulièrement quatre chantiers navals, Monaco Marine, MB92, IMS, Sud Marine Shipyard répartis sur cinq sites géographiques du littoral de la Région Sud en France : Marseille, La Ciotat, La Seyne-sur-mer, Saint Mandrier et Beaulieu qui représentent, à eux seuls, une part majeure de la maintenance des grands yachts.

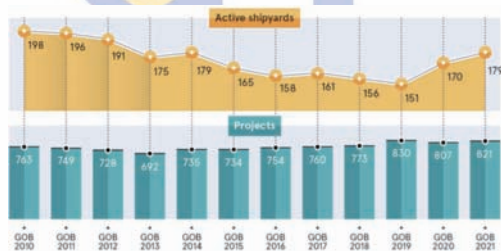
Ce constat entraîne deux conséquences immédiates :

- une présence forte sur une frange littorale réduite et fragile car le littoral méditerranéen est caractérisé par la présence d'une plante, la Posidonie, vitale pour la préservation de l'état biologique de la Méditerranée et le maintien de la biodiversité.
- des retombées économiques majeures pour la région : 3 à 4 milliards d'euros selon nos estimations

### *Une activité industrielle pilier de l'économie de certaines régions européennes et particulièrement méditerranéennes*

#### *État des commandes de navires neufs en 2021 dans le monde :*

**S**elon la revue BOAT INTERNATIONAL le nombre de navires commandés est de 821 pour une jauge brute totale de 456 912 tonneaux, le tout réalisé par 179 chantiers actifs.



Les commandes sont plutôt en augmentation malgré le contexte difficile de la pandémie « covid ». La valeur neuve des grands yachts peut être estimée en moyenne à 1 million \$ le mètre de longueur de coque avec toutefois de variations qui peuvent être importantes en fonction des types d'aménagement intérieur et des matériaux utilisés pour leur réalisation.

En apparence le carnet de commande global révèle une industrie en bonne santé avec des commandes en progression mais en détail la situation est plus diversifiée.

Il convient ici de considérer que l'anxiété liée à la pandémie est en train de s'estomper avec la consolidation de la vaccination. Il reste une inquiétude liée au Brexit quant au devenir de nombreux propriétaires de grands yachts européens et russes résidents au Royaume Uni.

#### *La maintenance ou « refit » des grands yachts : une industrie à part entière*

Le montant moyen des projets de refit des navires de 50 – 70m est de 3 273 000 \$. Si on retient une base de 1 500 grands yachts en activité nous pou-



vons déduire un chiffre d'affaires global pour le « refit » de 5 milliards de dollars.

### *Le budget de fonctionnement des grands yachts*

La moyenne annuelle du budget opérationnel des grands yachts est de 3 millions \$.

Chaque année, chaque super yacht dépense un budget opérationnel, couvrant des produits et des services, allant de 800 000 à 15 millions \$ en fonction de la taille et du type de yacht.

Les données recueillies au Super Yacht Forum d'Amsterdam font état d'un chiffre d'affaires global mondial pour le fonctionnement de grand yachts de l'ordre de 14 milliards \$, Compte tenu de la répartition géographique de l'exploitation de ces navires exposée ci-dessus on peut en déduire la part du chiffre d'affaires pour la région Sud de la France à 3 à 4 milliards \$.

### *Le courtage ou l'industrie de la location*

La plupart de grands yachts sont loués une partie de l'année avec des coûts de location qui peuvent aller de 100 000 \$ la semaine pour un navire de 35/40m à 3 500 000 \$ la semaine pour un navire de plus de 100 m actuellement le plus cher du marché.

### *Une industrie de l'événementiel*



Le Monaco Yacht show est le premier « Yacht show » du monde par le nombre de grands yachts à flot (plus de 100), les nouveautés présentées, le nombre d'exposants et la fréquentation des visiteurs professionnels et visiteurs.

Il convient de noter deux autres grands salons dans le monde, celui de Fort Lauderdale aux États Unis et celui de Düsseldorf en Allemagne, ce dernier étant un salon à sec. De nombreux autres salons existent comme Gênes ou Dubaï mais une multiplication assez récente est remise en cause par la profession.

# Le grand Yachting ou la grande plaisance

### *Une industrie pourvoyeuse d'emplois*

Entre les marins, les gestionnaires ou courtiers, les chantiers, les sous-traitants, les aviateurs, les services, la restauration, les spectacles, ce sont plusieurs centaines d'entreprises de Marseille à Menton, en ajoutant la Principauté de Monaco. Elles représentent un nombre considérable d'emplois directs et indirects qui peut être évalué, en l'absence de statistiques dédiées au grand yachting, dans une fourchette de 30 000 à 40 000, sachant que l'étude européenne citée en préambule estimait à 400 000 les emplois générés par le yachting et les marinas en Europe en 2008.

### *Une industrie qui doit accélérer son changement pour être un acteur fort du développement durable*

Pour effectuer un changement en profondeur qui puisse répondre aux objectifs du développement durable définis par les Nations Unies, il est nécessaire que cette industrie ait une approche holistique.

La conception, la construction, la déconstruction, la propulsion, les matériaux utilisés, le fonctionnement à bord, la navigation (vitesse), le recyclage et la gestion des déchets, les mouillages et le comportement en mer et au port devraient être pris en compte pour l'évaluation de l'impact écologique et la recherche des solutions pour le réduire.

### *Une prise en compte ancienne de la nécessité d'une activité écoresponsable*

Depuis quelques années il est indéniable que nous avons constaté de nombreuses initiatives individuelles ou sectorisées qui essaient de répondre au besoin d'une meilleure préservation des océans et de la nature. Ainsi :

- La FONDATION ALBERT II préconise depuis plusieurs années l'usage de BOIS certifiés pour l'industrie nautique.
- Le Yacht Club de Monaco organise depuis 10 ans le Symposium environnemental qui a pour objet de présenter et d'encourager les initiatives pour un yachting durable.
- Le Chantier AMELS a livré 1er Super yacht hybride.
- Le Chantier FEADSHIP développe le « Green maritime méthanol ».
- Le Chantier OCEANO a livré le Black Pearl qui est un navire à voile

exemplaire permettant une navigation tout confort avec zéro émission.

- Eco cruising : un coach embarqué pour le comportement éco-responsable.
- ISO 9001 et 14001 pour les chantiers de refit : Monaco Marine, IMS, MB92, SUDSHIPYARD
- Programme GREENSHIP pour certaines sociétés de classification : DNV / BV / RINA





- Programme anti plastique du *Clear Ocean Pact* et de Y.CO, Yacht Company

La société de location, vente et gestion de yachts a lancé #Clearwater, une initiative visant à lutter contre la pollution des océans et à sensibiliser l'ensemble du marché à l'impact environnemental des yachts.

Les efforts de la campagne Clearwater ont abouti à une réduction drastique du gaspillage de plastique dans les bureaux de Y.CO. L'équipe a également contacté et éduqué les yachts avec lesquels ils travaillent.

- *Yacht Carbon Offset* les émissions carbone sont compensées par l'équivalent stricte de production d'énergie verte.

### *La prise de conscience récente au niveau de l'ensemble du secteur d'activité*

Cette prise de conscience peut être matérialisée par l'exemple du navire « le Yersin » de 76m de long, livré en 2015, construit par les chantiers Piriou de Concarneau et conçu pour naviguer dans toutes les mers du globe y compris les eaux polaires en satisfaisant les dispositions du code polaire de l'OMI. Navire à propulsion électrique prévu pour naviguer à vitesse modérée (15 nœuds) il a donc une faible consommation de carburant et de faibles émissions de CO<sup>2</sup> et de particules. Il a été conçu pour n'effectuer aucuns rejets à la mer. Il a inauguré un nouveau type de grand yacht dit de recherche dont le nombre ne cesse d'augmenter.

Le chantier Lürssen lève le voile du premier super yacht alimenté par la technologie des piles à combustible. Lürssen a révélé que le yacht, qui a été commandé par un « client pionnier et axé sur la technologie », mettra en vedette une pile à combustible alimentée par l'hydrogène, qui est continuellement fabriquée à partir de méthanol.

Le navire doit être livré en 2025. La technologie permettra au propriétaire de passer plus de 15 nuits à l'ancre ou à la croisière de plus de 1 000 milles marins, tous deux entièrement exempts d'émissions. Voici certainement une évolution majeure en route.

Le *Super Yacht Forum* qui se tient chaque année (annulé en 2020 en raison de la Covid) en novembre à Amsterdam consacre depuis plusieurs années une partie importante de ses séances plénières et de ses ateliers au thème du développement durable.

Ainsi fut présentée pour la première fois la « *Water Revolution Fondation* » qui a exposé son projet de concevoir un « *Yacht Environmental Transparency Index* » (YETI).

Lors du dernier symposium environnemental au Yacht Club de Monaco, l'avancée des travaux de cet index a été présentée, montrant qu'à ce stade il ne concernera que les opérations du navire en navigation, au mouillage et au port. Cet index repose sur une étude approfondie de toutes les sources d'énergie utilisées sur les différents types de navires, sur le développement du calcul de l'efficacité et des émissions, sur le développement du calcul de l'impact environnemental et enfin détermine un dénominateur commun.

Au *Super Yacht Design Summit* la profession se posait la question : comment changer le marché pour faire de la durabilité une possibilité réelle ?

# Le grand Yachting ou la grande plaisance

*Des résultats insuffisants qui nécessitent une accélération de la démarche pour faire du grand yachting un leader vertueux de l'activité maritime,*

Les problèmes qui demeurent :

- Les contrôles dans les marinas ou ports de plaisance sont nécessaires car, nonobstant les certifications « Ports Propres » qui se développent, la pratique réelle des yachts quant à la gestion des déchets n'est pas suffisamment assurée.
- Des systèmes de mouillages écologiques permettant le mouillage dans les herbiers de posidonies devraient être mis en place rapidement.
- La déconstruction des navires ne fait pas l'objet d'une prise en compte au niveau de la conception.
- D'une manière plus générale nous notons l'absence de réglementation internationale spécifique au niveau de l'OMI.
- Les préoccupations du Plan Bleu « Workshop : Survey on vision for sustainable cruising and recreational boating ».

L'Union Européenne, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) et la Convention de Barcelone se sont saisis au travers du Plan Bleu de la situation jugée dégradée du tourisme de croisière et du yachting pour rechercher les conditions d'une exploitation durable. Ainsi on s'est particulièrement concentré sur les grands yachts pour leurs atteintes à l'environnement marin et notamment la dégradation des fonds lors des mouillages dans les champs de posidonies.

### *Construire une relation durable avec le littoral*

**A** la lecture des nombreux rapports et communications sur la protection de l'environnement marin en Méditerranée et à l'écoute des commentaires faits par la population résidant le long du littoral, la présence des grands yachts ressemble plus à une cohabitation subie que partagée.

#### *Les Communes*

Les communes devraient avoir un rôle central à jouer pour l'avenir du Grand Yachting car elles doivent proposer des solutions durables pour pouvoir continuer à accueillir des grands yachts sur leur littoral en symbiose avec les activités de leur population résidente et celles des touristes terrestres et dans le respect de l'environnement marin.

#### *La population*

L'image d'une activité de riches qui ne se préoccupent pas de l'ensemble de la population qui vit en vis à vis direct des yachts au mouillage est une réalité dangereuse pour le futur et devrait être travaillée par la profession.

#### *Le rôle des Institutions*

Les États riverains, Espagne, France et Italie, les Régions et la Région sud particulièrement devraient, en étroite relation avec la Principauté de Mo-





naco, envisager une coopération étroite pour gérer au mieux cette activité dans l'intérêt de toutes les parties.

### *Le besoin d'une représentation forte de la profession*

Nous sommes en présence au niveau international et français d'un nombre très important d'organisations. Nous pouvons ainsi citer :

- ICOMIA *International Council of Marine Industry Associations*
- SYBASS *Super Yacht Builders Association*
- PYA *Professional Yachting Association*
- ECPY *European Committee for Professional Yachting*
- MYBA *The Worldwide Yachting Association*
- LYBRA *Large Yacht Brokers Association*
- YPI *Yacht Partners International*
- ISS *International Superyacht Society*
- SUPERYACHT GROUP
- FIN *Fédération française des Industries Nautiques*
- GEPY *Groupement des Équipages Professionnels de Yachts*
- FFPP *Fédération Française des Ports de Plaisance*
- RIVIERA YACHTING NETWORK Association d'entreprises intervenants dans le yachting dans la Région Sud

Cette multiplicité nuit sans aucun doute à la capacité pour le secteur d'activité à porter l'ensemble des problèmes, économiques, techniques, environnementaux et sociaux, devant les instances européennes, nationales, régionales ou locales.

### *Conclusion*

Une industrie forte qui fonctionne dans une bulle qui a démontré sa capacité à traverser les crises, économique en 2008, sanitaire depuis deux ans avec le covid, sans trop de problèmes mais qui semble devoir résoudre une équation délicate de relation avec le monde qui l'entoure dans ses zones d'exploitation particulièrement en France sur fond de respect total des objectifs en matière de réchauffement climatique et de préservation de la biodiversité marine.

### *Lexique et références :*

- Étude de l'Union Européenne « *Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level* »
- Données Superyacht forum Amsterdam
- Données Revue Boat international
- ICOMIA, *International Council of Marine Industry Associations*
- DSF Document Stratégique de Façade maritime sud de la France
- Plan bleu « *Workshop : Survey on vision for sustainable cruising and recreational boating* »
- ODD, Objectifs du Développement Durable des Nations Unies
- Symposium économique 2021 du YCM (Yacht Club de Monaco)
- Symposium environnemental 2021 du YCM
- Rapport BRS (*Barry Rogliano Shipping*)