



L'économie de la grande plaisance

Chantal Lemeteyer

Secrétaire générale Monaco Marine France

Qu'est-ce qu'un yacht ?

Un yacht est un bâtiment de plaisance (à voile, à moteur ou mixte.) Le yacht moderne est un navire habitable, utilisé à la fois à des fins de loisir et de sport, généralement avec une connotation de luxe. Traditionnellement, on utilise le terme de « yacht » à partir de 20 mètres de long.



D.R.

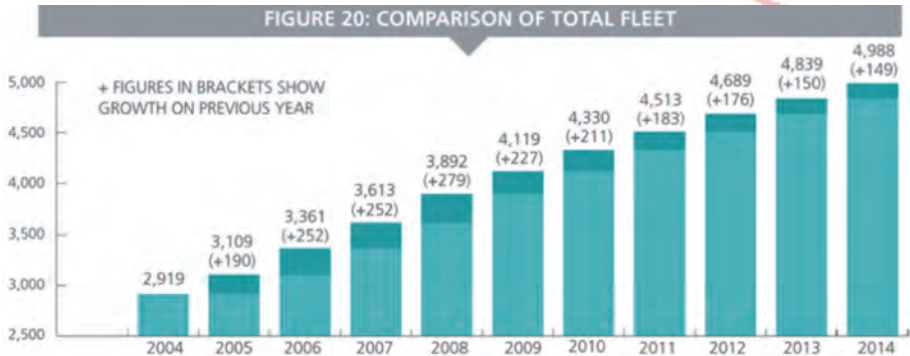
L'évolution de leur taille a permis la création de nouvelles terminologies : les « superyachts » mesurant plus de 30 mètres, les « megayachts » de plus de 40 mètres et les « gigayachts » de plus de 60 mètres.

Les propriétaires de ces yachts sont majoritairement d'origine étrangère et les équipages sont pour la plupart anglo-saxons.

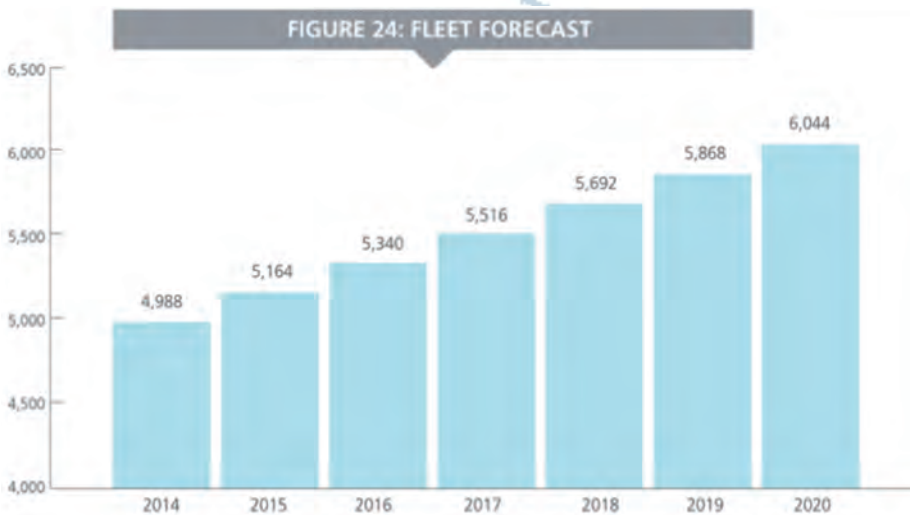
Toutes les informations, développées au cours de cette étude, concerneront les yachts de plus de 30 mètres car les sources, dont nous disposons à l'heure actuelle, proviennent de Superyacht Intelligence, ciblant les bateaux de cette taille.

Évolution de la flotte mondiale des yachts de plus de 30 mètres

Nous constatons qu'entre 2004 et 2014, la flotte mondiale est en constante augmentation ; entre 150 et 280 yachts sont livrés par an. Les prévisions nous montrent que cette tendance devrait se poursuivre.



Grâce à l'évolution des richesses (cf. 2020 Morgan Stanley Prediction) et au remplissage actuel des carnets de commande, le nombre de yachts de plus de 30 mètres atteindra en 2020, plus de 6 000.





Cette flotte mondiale représente un marché de 24 milliards d'euros. En première position les États-Unis, en deuxième l'Italie, en troisième le Royaume Uni et en quatrième la France avec un marché à 1,8 milliard d'euros ; ce qui place l'Europe en première position, si on compare sa taille à celle des États-Unis.

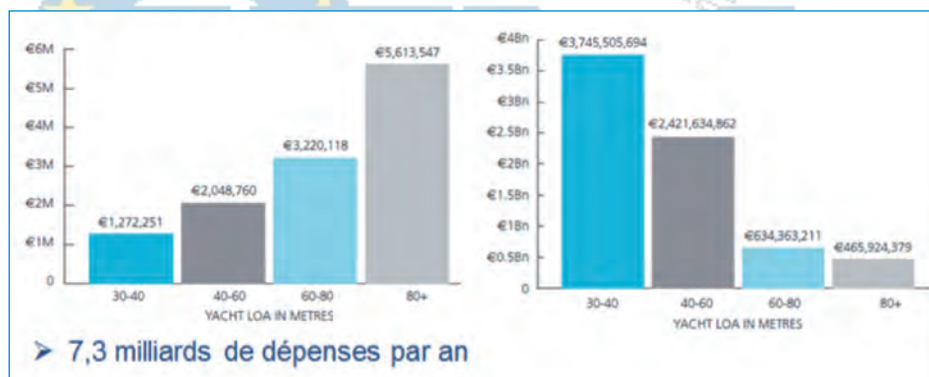
En 2014, quelques 149 yachts ont été livrés, l'Italie étant de loin le leader de la construction avec 64 livraisons. La France, au contraire, est peu présente sur ce marché (un seul bateau livré en 2014). Sa quatrième place mondiale n'est donc pas liée à ses capacités de construction mais à la consommation.

La dernière étude globale de Superyacht Intelligence Agency de 2013 a montré que 69% de la flotte mondiale est basée en Méditerranée et en Europe du nord.

- 60% en hiver
- 78% en été

Ce qui fait de l'Europe une principale zone de destination ; les deux grands pôles de navigation étant divisés entre les Caraïbes et la Méditerranée. De nouvelles zones de destination tentent aujourd'hui d'émerger, en Asie par exemple.

Dépenses par bateau



À première vue, nous aurions tendance à penser que les yachts de plus de 80 mètres sont ceux, qui dépensent le plus, avec un chiffre de plus de 5 millions d'euros par unité. Toutefois, lorsqu'on compare ce chiffre au nombre de yachts, nous nous apercevons que ceux de 30 à 40 mètres sont beaucoup plus nombreux et donc dépensent plus en volume.

Après avoir fait une moyenne des critères concernant les yachts du monde entier, nous pouvons dresser le portrait type suivant :

- le yacht est à moteur,
- il mesure 40,3 mètres de long (même si la taille a tendance à augmenter),
- il est construit en Europe,
- l'équipage est composé de 8 membres, pour un coût total de 444 000€ par an,
- la dépense annuelle (hors équipage et place de port) est de 1 650 000€,
- l'âge moyen est de 21 ans.

Les places de port en Europe

Le poids économique de la filière est évalué à 1,8 milliard d'euros en France. Cette consommation est directement liée à la présence physique des yachts dans les ports français, principalement les ports méditerranéens.

La France compte 166 000 places de port dont 66 500 en région PACA, principale destination des *superyachts*. Les principaux ports, permettant d'accueillir des bateaux de plus de 30 mètres sont : Nice, Cannes, Antibes (plus grand port européen en tonnage)...

L'Italie a 147 000 places, dont 57 000 en Toscane, Ligurie, Sardaigne : en augmentation de 5% sur les 4 dernières années. Enfin l'Espagne compte 108 000 places de port dont 6 000 à Palma de Majorque.

Le marché traditionnel du yachting est donc installé en France, en Italie et en Espagne.

Face à cette situation, de nouveaux concurrents émergent en Méditerranée : Turquie, Croatie, Chypre, Monténégro.

Critères-clés du succès de la France dans la région PACA

La France est une destination attractive, car c'est un pays avant tout sécurisé. Certains lieux touristiques attirent également les foules depuis longtemps, notamment sur la Côte d'Azur : Saint Tropez, Antibes, Monaco, Cannes, Nice...

Sur place, les touristes peuvent trouver des infrastructures de loisirs telles que des marinas, des hôtels de luxe, des magasins...

Dans les Bouches du Rhône (Marseille, La Ciotat), le Var (Saint Mandrier, Saint Tropez) et les Alpes Maritimes (Golfe Juan, Antibes, Beaulieu-sur-Mer) nous trouvons également des infrastructures techniques, qui garantissent le maintien des yachts sur place tout au long de l'année.





Les côtes méditerranéennes, notamment en France, proposent beaucoup de possibilités de mouillages (Golfe de Saint Tropez, Porquerolles, rade de Villefranche sur Mer...).

Sur Antibes et Biot, la présence d'une forte communauté anglo-saxonne permet de développer une gamme de services et l'implication de professionnels de langue anglaise (équipages habitant la région...).

Certains événements phares attirent la clientèle comme le Festival de Cannes ou encore le Grand Prix de formule 1 à Monaco.

L'ensemble de ces éléments permet à la région PACA d'être une destination prisée pour cette clientèle internationale.

Les menaces

Afin de conserver cette place de leader, la France a besoin de poursuivre ses efforts de formations, afin de rester performante en terme de soutien technique et services proposés aux plaisanciers qui voyagent et peuvent ainsi comparer. Des formations tournées sur l'international (apprentissage des langues, des différentes cultures étrangères...) doivent être notamment développées.

Avec la fin des concessions à venir, de nombreux projets d'investissements se sont développés : améliorer l'accueil, les infrastructures de tourisme, pour mieux se rapprocher des standards d'autres villes européennes aux installations plus récentes comme en Espagne (Puerto Tarraco, Puerto Adriano), en Italie (Imperia, Loano), en Turquie (Didim) et au Monténégro...



Ces investissements permettront de prendre deux sortes de mesures : améliorer les capacités techniques (puissance électrique), le niveau des services proposés aux plaisanciers.

De plus, ceux-ci permettront d'optimiser les plans d'eau, en proposant des réaménagements pour des bateaux de taille supérieure, répondant ainsi à ce marché en croissance.

D'autres idées novatrices voient le jour, pour augmenter les capacités d'accueil : mise en place de sorties obligatoires afin de créer du mouvement, réservations centralisées, places réservées pour les escales ...

L'économie de la grande plaisance est un formidable enjeu qui a la chance d'avoir une dynamique et un fort pouvoir d'achat. À l'avenir, il faudra savoir s'adapter et s'améliorer afin de conserver, voire accroître, notre position de *leader* en Europe.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08

institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».