

Vers de nouveaux marchés...

Malgré la perspective de tarissement par un développement de la construction interne, encore lointaine, le marché asiatique reste très convoité par les chantiers, qui doivent s'adapter à la spécificité des habitudes de vie des clients d'Extrême-Orient. On se souvient que Benetti a été un des premiers à devoir modifier les emménagements intérieurs de ses yachts destinés à l'Asie, les clients demandant expressément un plan de circulation intérieure qui isolait complètement l'armateur et ses invités et le personnel de bord. Si le marché chinois est très convoité par les chantiers occidentaux, le marché indonésien est à développer, avec 29 nouveaux milliardaires par an, ou encore l'Afrique, « où, à la différence des Chinois, les gens sont plus naturellement tournés vers la mer, et considèrent le Yachting comme un ascenseur social », observe Irène Ballini, conseil maritime. Des propos relayés par Chekib Nouira, Président de l'Institut Arabe des Chefs d'entreprise et armateur. « Nous assistons à un vrai engouement pour le Yachting. 48% des personnes fortunées en Afrique et Moyen-Orient se disent intéressés par l'achat d'un yacht. On estime pour une 2015, une augmentation de 25% des acquisitions pour des bateaux entre 35 et 70 m ».

Prochain symposium environnemental
« La Belle Classe Superyacht »
le 26 mars 2015.

Le charter met cap sur l'Espagne

L'Espagne devient une destination de plus en plus attractive, grâce à ses nouvelles infrastructures portuaires et ses réglementations fiscales, dont la suppression de la taxe d'immatriculation (12%) applicable aux bateaux de plaisance (de + 15 m), dédiés à l'activité de charter. La Méditerranée, avec son carré d'or, Espagne, Sud de la France, Monaco et la Corse, demeure la destination privilégiée de la croisière. En conclusion, tous s'accordent à rappeler qu'au-delà de l'aspect purement financier, le yachting reste avant tout un loisir. Monaco dispose de nombreux atouts pour se démarquer des destinations concurrentes et émergentes. L'innovation, la recherche et le développement, axés sur les nouvelles technologies et la préservation de l'environnement sont des amarres solides, qui permettront à la Principauté d'affirmer sa position de capitale du Yachting. C'est dans cet esprit que le 22 septembre 2014, les professionnels du Yachting monégasques se sont fédérés avec la création du « Cluster Yachting Monaco », pour s'impliquer dans le développement et la promotion de la destination Monaco. Leur objectif est l'interaction et la mise en place de synergies, avec une volonté d'ouverture à l'ensemble des activités annexes et connexes du Yachting.



Un vent de reprise venant d'Amérique souffle sur le Yachting

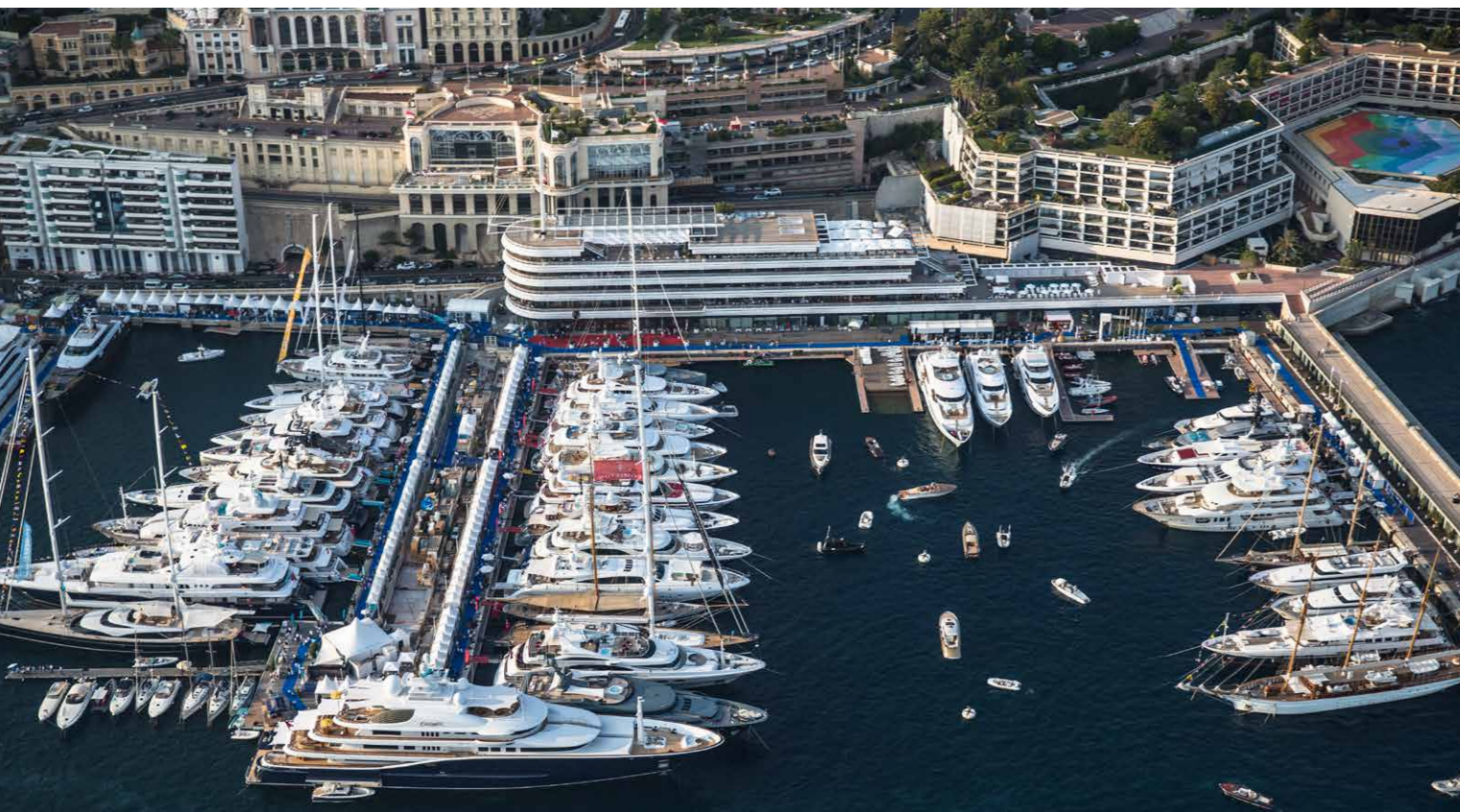
C'est l'un des rendez-vous annuels de « La Belle Classe Superyachts », un label initié par le Yacht Club de Monaco en 2008 pour fédérer tous les acteurs du Yachting, et c'est toujours un succès. Le Symposium économique 2015 a réuni une soixantaine de professionnels, représentant toute la chaîne de l'industrie de la Grande Plaisance (propriétaires, architectes, designers, constructeurs, chantiers de refit, banquiers, brokers, experts maritimes, avocats spécialisés, directeurs de ports et organisateurs de salons nautiques). Cette soirée a permis de dresser un état des lieux de la situation économique du Yachting mondial et de dessiner les perspectives du secteur pour 2015. Animé par Bernard d'Alessandri, Secrétaire Général du Y.C.M., ce rassemblement constitue une opportunité rare pour l'industrie de se réunir et de s'exprimer en toute franchise sur ses attentes pour la saison à venir.

Toujours plus grand, toujours plus innovant

Evoquée depuis déjà deux ans lors de ce symposium économique « La Belle Classe », 2014 a confirmé une reprise florissante de l'activité du yachting, surtout dans les très grandes unités. La flotte mondiale de la grande plaisance, qui a presque triplé en vingt ans, aurait enregistré fin 2014 la naissance de son 5000e super-yacht (pour les unités de plus de 30 m) et plus de 10.000 yachts de plus de 24 m. Il s'agit d'un marqueur important pour une industrie qui a particulièrement souffert de la crise financière mondiale, voyant ses livraisons décliner de 275 unités en 2008 (année record) à 146 en 2013 (133 motor-yachts et 13 voiliers). Selon le dernier rapport annuel diffusé par la revue spécialisée Superyacht, les cinq dernières années de ralentissement n'ont cependant pas entamé la croissance régulière de la flotte mondiale des super-yachts, passée de 1696 unités en 1993 à 4836 fin 2013 (+3% par rapport à 2012) ; la majorité provenant d'Italie (1415), des États-Unis (817) et des Pays-Bas (598). Suivent le Royaume-Uni (312), la Turquie (297), l'Allemagne (250), la France (121), l'Australie (97) et la

Nouvelle-Zélande (92). L'Asie en compte 200 et le « reste du monde » 649. Selon le rythme moyen de 187 nouveaux super-yachts livrés chaque année depuis 2008, la flotte comptera 5771 unités en 2019. Selon Superyacht Group, les armateurs des pays émergents (Russie, Chine, Mexique, Brésil, Inde) peuvent représenter jusqu'à 30% des nouvelles commandes du secteur.

Au total, 426 ventes de yachts (> 24 m) ont été conclues au cours de l'année 2014, soit une augmentation de 14% par rapport à la même période de 2013. Mis bout à bout, ils représentent une longueur linéaire de 14,6 km pour une valeur catalogue de 3,2 milliards d'euros. Selon Laurent Perignon, COO de Camper & Nicholsons, on se rapproche sur le marché de deuxième main des chiffres d'avant-crise (2007-2008), en volume surtout, même si la valeur du marché reste basse par rapport à ces années exceptionnelles. Ce sont encore les acheteurs qui dictent le marché, mais celui-ci est dynamique et assaini, grâce en particulier à la bonne tenue du marché américain.





Dans ce contexte, le Monaco Yacht Show a pris de l'ampleur, bénéficiant des infrastructures du nouveau bâtiment du Yacht Club de Monaco et des mouillages de la YCM Marina. Gaëlle Tallarida, Directrice du Monaco Yacht Show, a informé que pour sa 25^e édition en 2015, le salon serait le premier au monde à accueillir une douzaine de yachts de plus de 80 mètres, avec trois yachts de plus de 100 m amarrés sur la grande digue, et l'extension du Salon, au quai Antoine 1^{er}. Ce total de 118 super-yachts, contre 115 en 2014, et d'une trentaine de tenders pour super-yacht du MYS « probablement », ajoute-t-elle, le plus important salon mondial dédié exclusivement au grand yachting.

Olivier Blanchet, spécialiste du financement des yachts à la BNP, confirme un nombre record de très grands yachts de luxe en 2015. Les chantiers historiques enregistrent plus de commandes, et on compte aujourd'hui 40 projets d'une longueur supérieure à 76 m en construction, soit dix de plus que le record établi en 2014. Les projets annoncés par les chantiers néerlandais tels que Feadship, Heesen ou Oceanco confirment la percée des Pays-Bas sur le marché des méga-yachts.

Même constat de Luca Boldrini, Directeur des ventes chez CRN, qui atteste que les yachts sont de plus en plus grands, engendrant par conséquent de nouvelles problématiques (trouver des places de ports adaptées, équipages, coûts de fonctionnement...), certains clients, pour réduire les coûts préférant posséder deux yachts de 60 m... Il regrette que l'industrie ne soit pas suffisamment impliquée dans la recherche et le développement, contrairement à l'aviation.

Baloumis Paris, Directeur Marketing de Oceanco, souligne qu'« aujourd'hui, nous pouvons construire des yachts de 140 m. Les yachts de 80 m et plus sont un marché de niche, et nous restons très optimistes pour 2015 : nous avons huit yachts (de 80 à 120 m) en construction ». L'occasion de rappeler que le chantier qui vient de faire l'acquisition de Proteksan Turquoise, a livré Equanimity (91,50 m), le premier super-yacht conçu pour être pleinement conforme PYC (Passenger Yacht Code) et pouvant accueillir 36 passagers.

Une demande plus forte pour les yachts d'exploration, qui allient technologie, confort et respect de l'environnement

C'est une tendance qui a commencé à se développer il y a plus de 10 ans, et qui constitue un débouché important pour des projets sophistiqués, suréquipés technologiquement, et respectueux de l'environnement. Le yacht d'exploration a gagné 20% de part de marché sur les chantiers, avec 47 projets de construction de bateaux d'exploration (source : Boat International 2014).

Le yacht d'exploration correspond aux désirs des propriétaires de pouvoir séjourner dans des endroits du monde que seuls des aventuriers ou des scientifiques pouvaient autrefois fréquenter. Le temps n'est plus à la croisière paisible, mais aux expéditions dans des régions souvent hostiles, mais où la découverte se double du plaisir de la solitude ; dans un niveau de confort jusque-là inégalé.

Présenté le 26 septembre dernier pour l'ouverture du Monaco Yacht Show, le M/V Yersin est le premier vaisseau de ce type construit par le chantier français Piriou à Concarneau en Bretagne.

Son armateur, François Fiat, étant le premier ambassadeur de « La Belle Classe », il sera baptisé en juin prochain en collaboration avec le Y.C.M. et constituera une des attractions majeures du MYS. Conçu pour voyager, explorer et éduquer, il est équipé pour naviguer par tous temps et dans toutes les mers du monde.

Autre projet français, celui d'Atlantic Refit Center, basé à La Rochelle, le seul chantier entre Calais et Gibraltar, dédié à la maintenance et à la réparation de super-yachts et méga-yachts.

« Nous croyons en la reconversion des unités militaires et autres navires de commerce », explique Stéphane Marcelli, son fondateur et Directeur Général. Parmi ses dernières prouesses, la renaissance d'Enigma XK (72 m), un navire dédié à la protection marine en Atlantique Nord et appartenant au gouvernement britannique.

Enfin, troisième développement spectaculaire d'un entrepreneur français, le chantier IMS a ouvert sa nouvelle base IMS 700, située sur l'ancienne base aéronavale de Saint-Mandrier, à l'entrée de la rade de Toulon, avec 5 jours d'avance sur le calendrier prévisionnel. Pour rappel, avec ses deux sites, IMS 300 et IMS 700, IMS Shipyard pourra accueillir jusqu'à 100 yachts simultanément. « Il s'agit d'un projet de développement rare et extrêmement stimulant pour tous. Nous sommes fiers d'avoir relevé la première partie du défi. », commente son président Denis Pellegrino.

La problématique du financement et du règlement de la T.V.A.

Olivier Blanchet rappelle que « le sujet de la TVA reste une question sans fin : aujourd'hui, le monde a changé, et nous, les banquiers, regardons ce sujet de différentes manières, selon qu'il s'agisse de charter, de construction et de l'endroit où le bateau embarque ses clients. On ne sait jamais si le schéma TVA d'un projet tient la route ou pas. Si vous faites un schéma TVA dans le but de ne pas en payer, il faut être plus que vigilant, parce qu'un jour, il y aura un imprévu, et vous prenez un grand risque ! D'autre part, le schéma TVA d'un bateau sur 3 ou 5 ans peut ne pas intéresser l'acheteur de seconde main. Or c'est un marché en pleine expansion, parce que longévité de ce type de bateaux, construits à l'unité, est importante. En ce début d'année, les sollicitations de montage financier concernent des bateaux de plus de 100 mètres, avec pour répartition 50 % pour l'Europe de l'Est, et 50% d'Asie et de pays émergents ».

Une industrie soumise aux fluctuations du marché boursier...

Selon Gérard Lachkar, « les chefs d'entreprises ont beaucoup souffert de l'euro fort. La baisse actuelle est une chance formidable pour notre secteur. Avec un gros tiers de son chiffre réalisé en Amérique, Bénéteau, numéro 1 mondial de la plaisance, n'est pas le dernier à se réjouir de la baisse de l'euro. Tombé au plus bas depuis neuf ans, l'euro a chuté d'environ 13 % en six mois face au dollar. Une véritable bouffée d'oxygène pour les industriels européens. « L'évolution des taux de change avec un dollar inférieur à 1,20 euro représente un énorme changement pour nous ».

Le numéro un mondial des voiliers de plaisance a d'ailleurs récemment tablé sur une croissance à deux chiffres de son activité bateau, à périmètre constant, lors de son exercice 2014-2015. « Les premiers salons d'hiver confortent les tendances positives de la saison 2015 : la reprise se confirme pour la zone Amérique du Nord et le groupe connaît une croissance sur le marché européen sur la saison », a indiqué Bénéteau.

Tous constatent un vent de reprise en provenance des Etats-Unis. « Le nombre de transactions a augmenté. Nous sommes encore loin des chiffres de 2007/2008, mais grâce aux Etats-Unis, la tendance est positive. Lorsque les Etats-Unis redémarrent c'est annonciateur d'une amélioration générale » commente Laurent Pérignon, COO de Camper & Nicholsons.

Selon Olivier Blanchet : « 50% des propriétaires et loueurs de super-yachts sont Américains. La meilleure année reste 2013, avec 350 bateaux vendus (2,4 milliards de dollars) ». L'assistance a salué l'installation en

Chrystelle Cavernes, responsable de l'offre de financement méga-yachts à la Société Générale Private Banking, constate que le carnet de commandes n'a cessé de s'allonger. Elle observe cependant que le marché du financement de méga-yachts compte très peu d'acteurs en Europe. Les professionnels regrettent l'absence de leasing à Monaco, un sujet qui est notamment en cours de réflexion dans le cadre du Conseil Stratégique pour l'Attractivité. Ken Griggs, Directeur de Dominion Marine Sarl à Monaco, explique que selon lui, une alternative au leasing, existe à travers la location longue durée. Une solution qui est actuellement présentée et débattue dans le cadre de la commission « Finance » du Cluster « Yachting Monaco ».

La problématique des garanties comme frein au développement

Gérard Lachkar, président de la F.I.N. (Fédération des Industries Nautiques), cite Michael Breman, chef du département Yachting de Lürssen : « Je sais seulement si on a gagné de l'argent à la fin de la période de garantie », mais d'un autre côté, les garanties sont jugées trop courtes par les armateurs, qui sont de plus en plus au fait des risques financiers liés au bateau : « quand vous faites construire une villa de 50 M/€, vous avez une garantie décennale, mais si vous achetez un bateau de 250 M/€, vous avez une garantie de 12 mois ! ».

Principauté d'un bureau de représentation de Hodgdon Yachts, le plus vieux chantier naval américain, qui fêtera ses 200 ans en 2016. Ayant su sans cesse se renouveler, capable de manier aussi bien les matériaux de construction traditionnels que le bois mais aussi la fibre de carbone, il jouit d'un positionnement unique et rare sur le marché du super-yacht sur mesure.

Cyril Le Sourd, son Directeur Commercial Europe explique : « Le marché Américain est à nouveau vivant et montre des signes de reprise encourageants. Paradoxalement alors que seulement 6% des yachts de plus de 60m sont fabriqués aux Etats Unis contre 30% en Hollande, 27% en Italie et 21% en Allemagne, l'Amérique du Nord reste le pays qui compte le plus de milliardaires sur la planète qui sont autant de clients potentiels ».

