



**EXAMEN PROFESSIONNEL POUR L'ACCES AU GRADE DE TECHNICIEN  
SUPERIEUR PRINCIPAL DU DEVELOPPEMENT DURABLE  
SESSION 2024**

**Navigation, Sécurité Maritime et Gestion de la ressource halieutique et des espaces marin  
et littoral**

| Épreuve d'admissibilité : Questionnaire |                 |                                    |                             |
|-----------------------------------------|-----------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Durée : 2h                              | Coefficient : 3 | Dossier documentaire :<br>15 pages | Sujet complet :<br>18 pages |

Descriptif rapide : Répondre, par un court développement, à une série de deux à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés du développement durable et du logement. Ce dossier ne peut excéder quinze pages. Cette épreuve est destinée à mesurer les connaissances du candidat et à évaluer les compétences suivantes : compréhension, analyse et synthèse.

**Toute note strictement inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.**

**À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET**

Modèle CMEN v2 (inscripteur)

Nom de famille : N O M

Prénom(s) : P R E N O M

Numéro d'inscription : 3 5 7

Né(e) le : 2 7 / 0 3 / 1 9 7 7

- Le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition doit être rempli en totalité (**code concours, code épreuve, spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation**).
- L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire, de tout autre document est interdit.
- Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie.
- Les copies devront être correctement paginées. Pagination d'une copie double sur 4 (1/4, 2/4, ...), deux copies doubles sur 8 (1/8, 2/8, ...), etc.
- **Aucun signe distinctif ne doit apparaître dans la copie** : nom ou nom fictif, signature, paraphe et symboles sont interdits.
- **Seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé (feutre et stylo friction sont interdits). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif, est proscrite.**
- **Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé** (une telle utilisation empêcherait la correction de la copie). **Toute correction se fait par rature**, de préférence à la règle.
- **Les feuilles de brouillon, ou tout autre document, ne sont pas considérées comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction.** Ils ne doivent pas être joints à la copie.

**Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.**

## Questionnaire

(Durée : 2 heures – noté sur 20 points)

Le dossier comprend **7 documents** et **15 pages**.

Liste des documents

|                                |                                                                                                                                                   |               |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>DOCUMENT 1</b><br>(2 pages) | Fiche site mer.gouv.fr – 2023<br>« La réglementation des navires de plaisance professionnelle en mer »                                            | Pages 4 à 5   |
| <b>DOCUMENT 2</b><br>(2 pages) | Article Ouest France – juin 2023<br>« Contestée, la grande plaisance se veut de plus en plus vertueuse »                                          | Pages 6 à 7   |
| <b>DOCUMENT 3</b><br>(1 page)  | Article L'info durable – tous acteurs – janvier 2022<br>« De nouveaux mouillages écologiques déployés sur la Côte d'Azur pour les grands yachts » | Page 8        |
| <b>DOCUMENT 4</b><br>(4 pages) | Fiche site mer.gouv.fr – 2023<br>« Plaisance professionnelle »                                                                                    | Pages 9 à 12  |
| <b>DOCUMENT 5</b><br>(4 pages) | Article Open Edition Journals – avril 2017<br>« La grande plaisance, un secteur économique en plein essor »                                       | Pages 13 à 16 |
| <b>DOCUMENT 6</b><br>(1 page)  | Fiche ENIM – Publiée sur Enim ( <a href="https://www.enim.eu">https://www.enim.eu</a> )<br>« Les avantages liés au RIF »                          | Page 17       |
| <b>DOCUMENT 7</b><br>(1 page)  | Fiche site mer.gouv.fr – 2023<br>« Feuille de route de décarbonation du secteur maritime »<br>(extraits)                                          | Page 18       |

### **Consigne pour rédiger vos réponses**

Vous indiquerez le numéro de chaque question à laquelle vous répondez au début de votre réponse, sous la forme "Q n°...". La réponse doit être rédigée à la suite dans la même feuille de composition.

Il est attendu que chaque réponse soit rédigée et qu'un certain soin soit apporté à la copie (présentation, respect des règles de grammaire et de syntaxe).

Le jury appréciera les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que l'absence de paraphrase des documents.

L'usage du blanc et du ruban correcteurs étant proscrit, vous veillerez, en cas de repentir, à rayer proprement les mots que vous souhaitez enlever de votre composition.

#### **Question 1 :**

Au vu du dossier, vous définirez ce qu'est la filière du yachting en France.

(5 lignes maximum)

#### **Question 2 :**

Selon les éléments contenus dans le dossier, que représente, en pourcentage par rapport à sa valeur, le coût de fonctionnement annuel d'un navire de grande plaisance ? Quels sont les différents postes budgétaires ?

(10 lignes maximum)

#### **Question 3 :**

Au vu des éléments du dossier, sous quel registre les navires de grande plaisance sont-ils généralement armés en France ? Pour quelles raisons ? Vous expliquerez quelles sont les règles de sécurité des navires et de formation maritime applicables ? Une réponse structurée est attendue.

(15 lignes maximum)

#### **Question 4 :**

Selon vous, en vous appuyant sur les documents fournis et vos connaissances, quels sont aujourd'hui les atouts et les pistes d'amélioration pour la grande plaisance ?

(20 lignes maximum)

Fiche extraite du site <https://mer.gouv.fr/politiques publiques> - 2023

## **La réglementation des navires de plaisance professionnelle en mer**

Mis à jour le 12/05/2023

Extraits

### **Navires de longueur de coque supérieure à 24 mètres et de jauge brute inférieure à 3000**

Il s'agit généralement de yachts de grande plaisance ou de grands voiliers et vieux gréments.

La division 242 est le référentiel réglementaire qui s'applique aussi bien aux navires de plus de 24 mètres exploités à usage privé par leur propriétaire qu'aux navires de plaisance de plus de 24 mètres destinés à être exploités avec un équipage professionnel pour embarquer des passagers (toujours limités à 12 passagers pour les navires à moteur).

Cette réglementation s'inspire de la réglementation britannique qui fait référence en la matière, le Large yacht code afin de disposer d'un référentiel reconnu au niveau international et qui ne soit donc pas un obstacle au changement de pavillon.

Cette division concerne aussi bien les exigences techniques du navire que l'emport du matériel d'armement et de sécurité, mais ne traite pas des exigences relatives à l'équipage, tant en matière de qualification que de nombre.

Les navires approuvés selon cette division sont éligibles, pour l'aspect sécurité, au registre international, le RIF, sous réserve qu'ils remplissent les autres exigences liées à ce registre.

Les dispositions de cette division qui a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne et à l'Organisation maritime internationale (OMI) constituent un ensemble équivalent aux conventions internationales relatives aux navires de charge.

### **Textes de référence**

- Arrêté du 30 janvier 2017
- Arrêté du 11 juillet 2012
- Arrêté du 23 mai 2008

Division 242 : Navires de longueur de coque supérieure à 24 mètres et de jauge brute inférieure à 3000 (grande plaisance ou grands yachts) (PDF - 523.86 Ko) PDF - 1,97 Mo

**Le registre international français des navires de plaisance professionnelle (RIF)**

Les conditions pour l'immatriculation au registre international français des navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout.

Ayant son siège à Marseille, un guichet unique est l'interlocuteur privilégié de l'utilisateur pour toute formalité maritime, technique ou sociale au sein du RIF. Dans un souci de qualité et de rapidité du service offert, la direction régionale des douanes de Marseille est aussi représentée par un agent.

Le guichet unique est un lieu de coordination et de contrôle, en contact direct avec les autres services de l'État, il est compétent pour :

- les conditions d'accès et de maintien au RIF,
- les procédures de francisation et d'immatriculation,
- les opérations de sortie de flotte,
- le transfert sous le registre d'un navire francisé avec ou sans changement de propriétaire.

Voir à ce propos :

Site internet du registre international français (RIF). Point d'entrée unique pour tous les armateurs ou propriétaires désirant immatriculer son navire au RIF

Ouest-France Thibaud TEILLARD.Publié le 01/06/2023 à 09h00

## Contestée, la grande plaisance se veut de plus en plus vertueuse

En Méditerranée, les yachts, filière économique de premier plan, doivent faire face à une vague de contestation que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur essaie de contrer.



Le quai dit des milliardaires à Antibes où font escale les yachts parmi les plus grands du monde - THIBAUT TEILLARD

Jugé comme un symbole d'une vie de nantis, un yacht de 80 mètres a été visé par des jets divers lors d'une manifestation contre la réforme des retraites le 1er mai 2023 sur le port de Nice (Alpes-Maritimes). En septembre, c'était le célèbre « quai des milliardaires », à Antibes, rebaptisé symboliquement « **quai des criminels climatiques** » qui a été bloqué une heure par des militants d'Attac.

Deux actions symboliques qui font craindre à la filière grande plaisance, très dynamique de Marseille à Menton, de devoir subir des contestations de plus en plus vives dans les années à venir. Renaud Muselier, président (majorité présidentielle) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'a bien compris. Le 31 mai, à l'occasion des premières rencontres du yachting qu'il organisait sur ce même « quai des milliardaires » à Antibes, il a convenu devant les professionnels de la nécessité de les « protéger des zadistes qui vont vous empêcher de faire votre travail ».

## « Protéger la Méditerranée, pas la sanctuariser »

Comment ? Par une démarche de plus en plus vertueuse sur le plan environnemental pour ces grands bateaux qui, en attendant l'hydrogène, doivent passer aux carburants alternatifs telle l'huile de cuisson usagée. « Il y a nécessité de protéger la Méditerranée, ce qui ne veut pas dire pour autant la sanctuariser », ajoute Renaud Muselier, interrogé par Ouest-France. La Région, qui a lancé en 2019 un plan de 31 millions dit « escale zéro fumée » destiné à la croisière, fera prochainement pour la plaisance des propositions sur cinq ans pour arriver « à 100 % de ports propres », notamment grâce à l'électrification. « Si on laisse faire, on va au-devant d'interdictions majeures », reconnaît Renaud Muselier qui évoque néanmoins la nécessité d'éviter parallèlement « le tourisme de masse ».

« On ne peut pas avoir six rangées de bateaux ancrés au large de Porquerolles. La Méditerranée n'est plus l'espace de liberté absolue qu'elle était avant et se doit d'être canalisée. » Le préfet maritime de Méditerranée Gilles Boidevezi estime en écho que l'enjeu des années à venir est de concilier « les activités économiques avec la protection de l'environnement, qui n'est plus un dogme mais une nécessité pour nous tous, y compris en termes d'attractivité économique ».

## Plus de 7 000 emplois directs

La filière grande plaisance de la Côte d'Azur craint que trop de contraintes sur la filière yacht la conduisent à désertier la Méditerranée occidentale pour ses rivages orientaux, l'Adriatique voire Dubaï ou l'Asie. La filière y pèse pourtant très lourd. Une étude commandée par la région au cabinet Earthcase et dévoilée à l'occasion des rencontres d'Antibes montre que le littoral de Provence-Côte d'Azur voit passer chaque année plus de la moitié de la flotte mondiale de yachts de plus de 24 mètres. 22 % des réfections de yachts dans le monde sont réalisées en France, principalement à La Ciotat, Marseille et en rade de Toulon.

Article journal "L'info durable - Tous acteurs"

## De nouveaux mouillages écologiques déployés sur la Côte d'Azur pour les grands yachts

26 janvier 2022

Face à l'interdiction des mouillages des grands yachts dans certaines zones de Méditerranée française, jusqu'à douze nouveaux mouillages écologiques seront installés d'ici l'été pour conserver cette manne financière, ont annoncé mercredi la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la ministre de la Mer.

Ces coffres flottants doivent leur permettre de s'amarrer sans détruire avec leur ancre les herbiers de posidonie, une plante protégée qui pousse extrêmement lentement. Les célèbres stations balnéaires de Saint-Tropez, Golfe Juan et Beaulieu/Eze sont déjà candidates, les autres restent à concrétiser.

Ces équipements seront cofinancés par la région et l'État. Onze autres projets de ce type ont déjà été financés en Provence-Alpes-Côte-d'Azur et en Corse. Le président de la région Renaud Muselier a souligné lors d'une présentation au siège de la collectivité à Marseille le "risque que l'arrêté mouillage faisait peser sur la filière", précisant qu'il ne croyait pas en la "sanctuarisation mais dans les solutions".

Le secteur de la grande plaisance pèse dans la région un milliard d'euros, 15.000 emplois et affiche un taux de croissance de 15%/an depuis 2015, a rappelé Éric Levert, le Directeur interrégional de la mer. Haut-lieu du yachting international, la Côte d'Azur et Monaco sont concurrencés par l'Italie, la Grèce, la Turquie ou la Croatie. Pour Annick Girardin, ministre de la Mer, "ce n'est pas qu'une question de réglementation, il faut aussi accompagner les acteurs pour développer des solutions", vantant "l'écologie pragmatique".

Depuis 2020, la France interdit le mouillage des yachts de plus de 24 mètres dans certaines zones de la Côte d'Azur et de la Corse, afin de protéger la posidonie, dont les prairies servent de nurseries aux poissons mais aussi de puits de carbone et de protection contre l'érosion. L'été dernier, près de 500 infractions ont été constatées, la plupart sur la Côte d'Azur, entre le cap Ferrat et le cap Dramont (NDLR: entre Nice et Fréjus), selon la préfecture maritime, autorité garante en France de la gestion durable des mers. La peine maximale encourue pour ces mouillages illégaux est de 150.000 euros d'amende et un an d'emprisonnement.

La pollution des yachts est aussi problématique quant à la qualité de l'air: selon une étude d'Atmosud réalisée dans le port de Nice, un yacht non branché à quai génère par exemple autant de dioxyde d'azote que 250 voitures, et autant de particules fines que 1.000 voitures lorsqu'il utilise ses générateurs pour produire l'électricité du bord. En Espagne, les îles Baléares ont également pris des interdictions de mouillage pour protéger la posidonie depuis 2018.

Fiche extraite du site <https://mer.gouv.fr/politiques publiques> - 2023

## **Plaisance professionnelle**

Le secteur de la plaisance professionnelle ("yachting" ou "grande plaisance"), moins sensible à la conjoncture économique que d'autres secteurs navigants et très ouvert à l'international, offre des possibilités d'emplois très variés allant de l'exploitation du navire au secteur hôtelier.

### **Plaisance professionnelle, plaisance de loisir**

La plaisance professionnelle se distingue de la plaisance de loisir. Comme pour les secteurs de la pêche ou du transport et des services maritimes, elle est gérée professionnellement en ce qui concerne les navires et les équipages. La plaisance professionnelle se pratique sur des navires à voile ou à moteur.

La plaisance de loisir est pratiquée avec des navires à usage personnel, qui peuvent être des bateaux à moteur ou des voiliers. Les titres de conduite des bateaux de plaisance à moteur (permis mer ou hauturier) ne donnent pas le droit de naviguer à titre professionnel comme marin d'équipage, skipper ou capitaine employés par un propriétaire de navire ou une société.

Toute personne désirant exercer une fonction de marin rémunéré à bord d'un navire armé à la plaisance professionnelle doit posséder les qualifications exigées par la réglementation selon les fonctions principales et spécifiques exercées à bord et selon que le navire est à voile ou à moteur, conformément à la convention STCW.

Les navires de plaisance professionnelle sont immatriculés sous pavillon français sous différents registres, notamment le registre international français (RIF).

Les équipages sont constitués de « gens de mer marins » et de « gens de mer non marins » dont les activités professionnelles sont encadrées par des règles en matière d'accès et de maintien dans la profession ou en matière de droit du travail.

Les navires de plaisance professionnelle pratiquent soit le cabotage national ou international, soit le long cours ou la navigation côtière, qui correspondent à des armements administratifs et des durées de voyage avec ou sans franchissement de frontières.

Au-delà des navires français, le secteur de la grande plaisance est fortement internationalisé. Il est particulièrement développé dans le sud de la France et dans une moindre mesure aux Antilles.

Les eaux et les côtes clémentes de la Méditerranée accueillent chaque année 50 % de la flotte mondiale de yachts. Les navires sont le plus souvent immatriculés sous pavillon étranger. Les compétences des skippers français sont recherchées.

### **Il existe différentes modalités d'exploitation des navires :**

- les propriétaires de yacht qui emploient un équipage professionnel à titre personnel pour naviguer en famille ou recevoir amis et relations d'affaires ;

- les propriétaires de yacht qui louent leur navire à un intermédiaire pour le rentabiliser : un « broker » louera son yacht à la semaine à des particuliers mais aussi à des entreprises pour des croisières à thème ou des séminaires d'affaires. Ces navires sont loués avec leur équipage professionnel.

La clientèle est internationale et particulièrement peu sensible aux cycles économiques : le marché de la grande plaisance bénéficie d'une croissance soutenue depuis plus de vingt cinq ans. L'emploi de navigants français est en progression régulière dans un marché du travail à dominante anglo-saxonne. En effet, en Europe, 80% des capitaines de yachts sont anglais.

### **L'équipage d'un yacht**

A bord d'un yacht, l'équipage varie selon différents critères : taille du navire, type de propulsion (voile ou moteur), nature de la clientèle (privée ou affaire), choix du client (croisière à thème ou non).

On trouve le plus souvent sous les ordres du capitaine :

- un équipage de marins professionnels comprenant en général un chef mécanicien et un ou plusieurs marins, chargés de la conduite, de l'exploitation et de l'entretien du navire ;
- une équipe hôtelière composée d'un cuisinier et de une à trois hôtesse(s).

Le capitaine est responsable de l'équipage, de la sécurité et de la navigation. Il assure les relations entre son client et le bord d'une part, entre le bord et la terre d'autre part. Il est l'interlocuteur des autorités maritimes, des avitailleurs, des brokers, des personnes en charge de la maintenance et des réparations du navire. A bord, les marins doivent satisfaire en toute situation une clientèle souvent exigeante et gérer les aspects humains, financiers, touristiques et pratiques du voyage.

Des qualités de gestionnaire et de communication sont donc indispensables pour planifier les traversées et les escales, animer la croisière et dynamiser l'équipage. Une connaissance approfondie de la sécurité et de la sûreté est indispensable. Comme dans le secteur du transport maritime, la maîtrise de la langue anglaise est indispensable, tant pour les échanges à bord avec la clientèle que pour les radiocommunications avec les autres navires ou avec la terre.

Commander dans le monde entier des yachts, à voile ou à moteur, transporter des passagers, pratiquer le charter, le convoi ou le louage pour le compte d'une société ou d'un propriétaire privé sont des activités alliant art de la navigation, expertise technique incluant souvent maîtrise de la voile, et de fortes aptitudes sociales.

Le secteur de la plaisance professionnelle exige d'être disponible, d'avoir le sens des responsabilités et du management. Les marins doivent également avoir l'esprit d'équipe et s'adapter à des rythmes de travail soutenus.

### **Modalités d'emploi**

Les modalités d'emploi peuvent varier d'un pavillon à l'autre mais le recours au recrutement et au placement des marins et gens de mer non marins est fréquent : les équipages ne sont pas employés et gérés directement par les propriétaires ou armateurs.

Le recrutement et le placement des gens de mer est une activité encadrée par la Convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (OIT) afin d'apporter des garanties aux gens de mer dans un secteur où la main d'œuvre est soumise à une forte concurrence. Les prescriptions de la convention sont reprises dans le

droit français.

Comme à bord des navires de commerce, ces garanties portent par exemple sur le caractère écrit et le contenu minimal du contrat de travail, la rémunération et le droit au rapatriement.

Des garanties sont également apportées en ce qui concerne les conditions de travail, par exemple en matière de durée du travail et du repos ou de santé et sécurité au travail et prévention des risques professionnels maritimes ou, encore, en ce qui concerne la protection sociale.

L'activité de recrutement et de placement peut également être exercée depuis le territoire français en direction de navires battant pavillon étranger. Elle est également encadrée dans ce cas par des dispositions spécifiques du code des transports et les textes pris pour son application.

Comme pour tous gens de mer exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire quel que soit son secteur d'activité, les gens de mer au yachting doivent être titulaires d'un certificat médical d'aptitude physique à la navigation et de qualifications professionnelles maritimes dans les conditions prévues par la convention STCW.

Les titres pour exercer des fonctions à bord, s'ils ont été délivrés par un Etat qui n'est pas celui du pavillon du navire, devront préalablement avoir été reconnus par l'Etat du pavillon, dans les conditions prévues par la convention STCW. On parle de « visas de reconnaissance ».

La convention facilite ainsi la mobilité des équipages, dans un secteur où elle est particulièrement forte.

### **Des qualifications professionnelles recherchées**

La France a mis en place une véritable filière de formation professionnelle au yachting.

Ainsi, elle forme des marins pouvant exercer des fonctions aux niveaux de responsabilité direction, opérationnel et appui au pont et à la machine qui peuvent exercer leurs prérogatives à la plaisance professionnelle.

Pour certains titres, des "passerelles" sont également possibles vers le commerce et la pêche.

Pour exercer comme capitaine ou second capitaine, les qualifications sont spécifiques à la plaisance professionnelle et une distinction est opérée entre la voile et le moteur : brevets de capitaine 200 voile, de capitaine 200 yacht, de chef de quart 500 yacht, de capitaine 500 yacht et de capitaine de yacht 3000, même si d'autres titres permettent d'exercer des prérogatives au pont au yachting.

La formation est nautique mais intègre également une forte dimension humaine et économique.

Les titres « machine » ne sont pas spécifiques au yachting.

Dans les conditions prévues par la convention STCW, ces brevets peuvent être reconnus

pour exercer à bord de navires battant pavillon étranger.

En France, dans certaines conditions, la navigation effectuée avec ces brevets peut être prise en compte pour la continuation de la carrière, afin de favoriser la mobilité des navigants.

### **Un secteur fortement intégré favorisant la reconversion à terre**

Le secteur de la plaisance, qu'elle soit de loisirs ou professionnelle, est indissociable d'autres filières économiques. La filière nautique française (production, distribution et services) regroupe près de 5 000 entreprises, génère un chiffre d'affaires d'environ 5 milliards d'euros et compte plus de 45 000 emplois en 2006.

Sur nos côtes, on dénombre environ 400 ports et installations de plaisance pouvant accueillir des navires. Ces installations comptent environ 165 000 places recensées.

A ce parc, il convient d'ajouter les mouillages individuels ou collectifs hors ports, le long du littoral, le plus souvent dans des estuaires abrités. L'importance de la filière et les nombreux emplois qu'elle offre favorisent la reconversion à terre des navigants du secteur de la grande plaisance

Article du journal "Open Edition Journals" - Avril 2017 (extraits)

## La grande plaisance, un secteur économique en plein essor

La grande plaisance qui regroupe les navires de plus de 25 mètres connaît une belle croissance malgré la crise. Elle constitue une forme de matérialisation de la grande richesse d'une minorité de milliardaires dont le nombre ne cesse cependant d'augmenter. Ce monde qui se donne à voir reste cependant relativement secret. Cette ambivalence génère de larges retombées économiques et nécessite des aménagements portuaires parfois très importants. Une véritable compétition s'opère entre certaines villes portuaires afin de capter cette clientèle de luxe et les touristes moins aisés, mais plus nombreux, qui sont attirés par la présence de ces yachts prestigieux.

(...)

### 1. La grande plaisance ne connaît pas la crise

4 - La grande plaisance est généralement classée en trois catégories. Les yachts de luxe à moteur occupent la classe inférieure comprise entre vingt-cinq et trente mètres. L'équipage se compose de deux à quatre personnes pour une petite dizaine de passagers.

5 - Les grands yachts ont une longueur comprise entre trente à cinquante mètres. On retrouve un équipage d'une dizaine de personnes pour une dizaine de passagers. À bord, les aménagements intérieurs d'exception restent de mise. On y trouve une majorité de grands yachts à moteur, mais aussi près de 20 % de voiliers.

6 - La flotte de la grande plaisance se compose aussi de mégayachts qui mesurent plus de cinquante mètres. Leur nombre augmente malgré la crise. On comptait ainsi vingt mégayachts en 1970 et seulement 4 dépassaient les 100 mètres, contre 70 unités en 2016 et 21 de plus de 100 mètres. Ils constituent le summum de la taille, des aménagements et du luxe.

7 - Ces vastes yachts peuvent accueillir un grand nombre de passagers au couchage les rapprochant des petites unités de croisière de luxe et possèdent tous types d'aménagements : piscines, spas, salle de sport, discothèques, cinémas, salles de conférence. La plupart sont conçus avec une autonomie transatlantique. L'*Azzam* est un mégayacht de 180 mètres construit en 2013 par les chantiers Lürssen de Vegesack en Allemagne. Il appartient au président des Émirats arabes unis. Avec ses 156 mètres de long pour 15 917 tonnes de jauge brute, le *Dilbar* appartient aussi à la catégorie des plus grands yachts du monde en 2016. Il offre 3 800 m<sup>2</sup> de pièces à vivre pour une surface totale de 10 000 m<sup>2</sup>..., pour 12 passagers.

8 - Le nombre de yachts, même s'il ne constitue qu'une petite partie de la flotte de plaisance, ne cesse d'augmenter. On comptait ainsi 820 yachts en 1960, 1 900 en 1990, 3 500 en 2000 et près de 9 000 en 2015 (Boat international 2015 et Act Ouest 2004). Entre 2000 et 2010, le taux de croissance de la flotte était de 75 %. Elle comprend 25 % de voiliers et 75 % de navires à moteur, ces derniers sont en constante augmentation puisque l'on comptait déjà 67 % de yachts à moteur en 1960. Pour 85 % d'entre eux, leur taille est comprise entre 25 et 40 mètres. Les 25-30 mètres représentent la moitié de cette catégorie (54 %). Seulement 4 % des navires dépassent les 50 mètres, mais c'est le segment qui connaît les commandes les plus importantes, puisque 70 % de la flotte est

construite depuis 2000 et 40 % depuis 2010 seulement. Les commandes de nouveaux yachts sont toujours en augmentation malgré les crises économique et géopolitique.

9 - D'après The yacht report 2016, 402 navires ont ainsi été commandés en 2003 et 755 en 2015. Entre ces deux dates, les commandes ont toujours été en progression même s'il y a eu un tassement après la crise financière de 2008 (777 commandes en 2007, 749 en 2010 et 692 en 2012). Cependant, le segment des 24 à 30 mètres est actuellement moins dynamique du fait de la crise et d'une modification des valeurs des nouveaux riches moins enclin à investir dans un navire de prestige. Tout ceci entraîne le vieillissement de la flotte qui se conjugue à des difficultés à la revente. Cette situation peut expliquer en partie un léger ralentissement dans les projets de construction.

## **2. Les bassins de plaisance**

### **10 - La grande majorité des yachts naviguent en Méditerranée et dans la Caraïbe qui constituent les principaux bassins de croisière.**

11 - Les pavillons de complaisance, les entreprises de refit (entretiens et hivernage des navires) expliquent les plus fortes concentrations en Floride et au nord de l'Arc antillais. On compte en 2016, 22 ports en Floride, et 46 pour l'ensemble des îles de la Caraïbe. En Floride, 3 concentrations apparaissent : Fort Lauderdale concentre 351 places de plus de 25 mètres répartis sur 8 ports (le principal dispose de 150 places à quai), Palm Beach et Miami-Miami Beach disposent respectivement de 274 et 254 emplacements. Les îles situées au nord de la Caraïbe regroupent les plus fortes capacités d'accueil : 662 places pour les 15 ports de l'archipel des Bahamas, 329 places à Saint-Maarten (7 ports), 192 places à Antigua (5 ports). Au sud de l'arc antillais, le nombre de places est limité et ne concerne souvent qu'un unique port de plaisance : 40 places à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), 20 places au Marin (Martinique), 6 à Grenade, 16 à Trinidad.

12 - Les sorties en mer s'effectuent pour quelques heures au départ des différents ports de Floride, des Bahamas ou d'Antigua. Parfois, les périples sont plus longs à l'occasion d'événements festifs ou de salons du yachting (Fort Lauderdale Boat Show, Antigua Yacht show). D'autres enfin iront d'île en île privilégiant les escales sécurisées aux îles vierges, à Saint-Barthélemy et Saint-Martin, et le long des côtes sous le vent de Guadeloupe (Deshaies) ou de Martinique (Anses d'Arlet, Anse Mitan) (Desse et Nordin, 2015). Canouan ou les Tobago Kay dans les Grenadines constituent les destinations méridionales les plus avancées (Desse, 2013). La haute saison (décembre à avril) est complémentaire avec celle de Méditerranée.

13 - La Méditerranée constitue le second bassin de croisière. La répartition des capacités d'accueil des yachts de plus de 25 mètres présente une forte césure au profit de la rive nord. Les principales destinations sont la Costa Smeralda (Sardaigne nord oriental) et le sud de la Corse, la Côte d'Azur, les Baléares, la Côte Amalfitaine et les îles au large de Naples les îles Éoliennes et les îles croates. Dans la partie orientale, les îles grecques et le littoral turc sont les plus attractifs. Le seul port d'Istanbul proposera prochainement 600 places pour les unités de plus de 25 mètres. Si certains navires sont basés au port sans vraiment en sortir, la plupart s'engagent sur des circuits de navigation de quelques jours et sur la semaine dans le cas de location surtout dans les archipels (Croatie, Baléares, Sardaigne/Corse).

14 - Les Baléares et la côte méditerranéenne ibérique constituent un bassin de navigation important qui s'appuie sur de nombreux ports de plaisance en site urbain (Barcelone, Valence, Palma de Majorque) et sur des ports plus modestes dans les stations touristiques. Près de 17 ports peuvent accueillir des yachts de plus de 25 mètres permettant ainsi des croisières sur de petites distances (7 ports pour le seul archipel des Baléares). Avec 300 places, Palma de Majorque domine l'ensemble devant Valence, Ibiza et Barcelone. Ces quatre principaux ports disposent chacun d'un aéroport international permettant l'accueil des jets et gros porteurs privés. Les routes suivies par les yachts en novembre 2016 montrent la complémentarité entre les Baléares, Barcelone et Valence. Palma de Majorque constitue aussi une escale pour ceux qui quittent ou entrent en Méditerranée. Au début de l'hiver, Palma se démarque par ces chantiers d'hivernage, de maintenance et d'embarquement des yachts sur des barges à destination de la Caraïbe.

15 - Une seconde concentration de ports disposant de fortes capacités d'accueil se structure de Marseille à Gênes. La partie la plus dynamique se situe cependant en France entre Menton et La Napoule, avec 17 ports pouvant accueillir des yachts de plus de 25 mètres. L'aéroport de Nice occupe une position centrale et jouxte Cannes qui domine l'ensemble avec 220 emplacements en 2016. Ces stations balnéaires renommées bénéficient également d'une série d'événements d'une portée internationale, comme des festivals (tel celui de Cannes), des rencontres sportives (grand prix de Monaco, les voiles de Saint-Tropez, matchs de la Coupe d'Europe à Marseille en 2016), des salons nautiques (considérés comme les premiers salons du monde, tels le Monaco Yachts show qui regroupe 500 professionnels et le Cannes yachting festival) qui redoublent leur attractivité et consacrent ces escales prisées. La partie occidentale est moins aménagée, mais elle attire les yachts dans les villes mythiques, comme à Saint-Tropez ou dans les mouillages forains autour des îles du Levant, de Port-Cros, de Porquerolles et le long des calanques. À l'ouest, Marseille, La Ciotat et Saint-Mandrier assurent les fonctions de refit (maintenance) et d'hivernage. Comme les paquebots de croisière, une partie de la flotte quitte la Méditerranée en octobre novembre pour rejoindre la Caraïbe. Les yachts sont souvent transportés par navire semi-submersible au départ de Toulon, de La Ciotat. Il existe ainsi une ligne régulière Toulon, Le Marin (Martinique) et Fort Lauderdale.

(...)

#### **4.2. Quelles retombées économiques ?**

26 - À Bonifacio comme à Hvar, en Croatie, l'arrivée des yachts en début d'après-midi anime le port pour quelques heures. Lente marche arrière, amarrage, débarquement des enfants avec les animaux de compagnie, positionnement de l'équipage sur la plage arrière face au quai. Tout ceci s'offre au spectacle des touristes moins argentés. Passer en revue les yachts alignés, admirer les lignes, les chromes, tenter d'apercevoir les propriétaires, savoir s'ils sont célèbres... Tout ceci renforce l'attractivité des centres-villes historiques. Plus tard, les terrasses des restaurants font face aux yachts et chacun se regarde. Il y a ici du jeu de miroir et la proximité de l'extrême richesse contribue à donner la courte illusion de côtoyer le même monde. À Hvar, les restaurateurs précisent qu'ils ne réservent pas de tables, ainsi les deux mondes se côtoient parfois. Toute une dynamique festive et commerciale entoure donc ces quais de la grande plaisance. Les ruelles marchandes des vieilles villes profitent aussi de cet effet d'entraînement. Les commerces de souvenirs classiques côtoient les bars branchés, les commerces de luxe et de semi-luxe, les galeries d'art internationales. Les retombées financières pour la Corse s'élèveraient à près de 100 millions d'euros pour un millier de yachts fréquentant les mouillages et les ports corses. La

moitié des retombées financières est constituée des frais portuaires et de carburant, le reste en dépenses diverses.

27 - Ainsi les principales retombées sont certainement invisibles au regard des touristes : les places à quai, l'avitaillement, l'approvisionnement en eau et le carburant, la réparation légère et l'entretien. Un yacht de trente à quarante mètres dépense en moyenne 1,5 million d'euros par an en avitaillement, taxes, assurance, entretien, équipage, et pour les plus de 80 mètres, la dépense moyenne s'élève 5,6 millions d'euros. Le coût de fonctionnement annuel représente entre 8 et 10 % de sa valeur.

28 - À Saint-Martin, l'entretien par les entreprises de maintenance, de la flotte de Grande Plaisance estimée à une centaine d'unités (avec un prix moyen de 2,5 millions d'euros), rapportait déjà dans les années 2000, 25 millions d'euros par an, autant que la maintenance des 2 500 autres bateaux de plaisance ayant un prix moyen de plus de 100 000 euros. Il faut y ajouter les dépenses courantes des personnes vivant à bord, soit 25 millions de plus (Caumont, 2005).

29 - La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la seconde destination des yachts au monde après le bassin Floride-Caraïbes et dispose d'un réseau de 80 entreprises et de 9 chantiers navals. Cette filière du yachting englobe les chantiers navals, mais aussi les loueurs et transitaires, les agences maritimes, les avitailleurs, les métiers de la mécanique, l'hydraulique, l'électronique, la peinture, la réfrigération, mais aussi les menuisiers et décorateurs. Les retombées économiques de cette filière sont estimées d'après Riviera Yachting Network à 728 millions d'euros dans cette région (9 millions d'euros pour la Corse, 44 millions pour les Bouches-du-Rhône, 121 millions pour le Var et 554 millions pour les Alpes-Maritimes) ; cela correspond à la moitié du chiffre réalisé en France (1,5 milliard d'euros) (Les Assises de l'économie de la Mer, Marseille 2015).

## Conclusion

30 - Longtemps réservée à une petite élite, souvent liée à l'économie maritime, la grande plaisance tend à se développer en nombre d'unités, mais aussi par les dimensions des grands yachts. Dans ces conditions, les aménagements portuaires deviennent spécifiques, de très haut de gamme, et renforcent l'image luxueuse de certaines stations touristiques. Ces retombées idéelles et économiques expliquent en partie la nouvelle structuration de certaines façades. Elles s'organisent en bassins de croisière et disposent aussi de structures de maintenance haut de gamme, de la réparation au transport par barges pour changer d'océan. Les comptages de yachts en navigation ou au mouillage début novembre 2016 sur le site *Marine Traffic* montre le décalage entre les capacités d'accueil réelles des ports et le nombre de yachts. D'une manière générale, les emplacements au sein des villes de prestige sont occupés. Au contraire, les places qui leur sont dédiées dans les ports de plaisance sont souvent vides et n'accueillent que par des yachts en transit. Leur présence est cependant nécessaire pour structurer le bassin de croisière et ces places VIP seront certainement rentabilisées au fil des saisons touristiques.

## Les avantages liés au RIF

Le Registre international français ([RIF](#) )

[1]) est un des 6 registres d'[immatriculation](#) 

[2] du Pavillon français. Créé par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, il traduit l'attachement de la France à la notion de « lien substantiel » entre le navire et l'État.

### Quels sont les navires éligibles au RIF ?

Y sont éligibles :

- Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers sur les lignes régulières au départ de la France vers le Royaume-Uni et le Maghreb ;
- les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout, ayant une navigation internationale et une exploitation commerciale ;
- les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire.

### Quels sont les avantages liés au RIF ?

Le RIF permet aux entreprises d'armement maritime (EAM) et aux marins d'accéder à un certain nombre d'avantages, qu'ils soient liés à la sécurité, à la fiscalité, à la protection sociale, ou encore à la qualité de service.

S'agissant précisément des avantages fiscaux, il convient de mentionner :

- le taux de contributions patronales liées à la part Enim est réduit (11,6 % au lieu de 35,6 %) ;
- exonération de contributions patronales pour les navires de transport et de services maritimes exposés à la concurrence internationale (art. L. 5553-11, code des transports) ;
- crédit-bail fiscal (art. 39 C, code général des impôts) permettant de réduire le coût d'acquisition du navire ;
- l'exonération d'impôt sur le revenu dont peuvent bénéficier sous certaines conditions ([consultez le site du RIF](#) [3]) les marins embarqués sur des navires enregistrés au RIF, etc.

En matière de protection sociale :

- affiliation des marins à l'Enim dès lors qu'ils remplissent les critères d'éligibilité (selon le lieu de résidence du [marin](#)  [4] et lieu de résidence de l'employeur) ;
- application de la convention collective des personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes du 19 novembre 2022 (dite convention officiers ADF) ;
- standards du droit du travail maritime au niveau ou au-delà des recommandations de la convention internationale du travail maritime (MLC, 2006), etc.

## FEUILLE DE ROUTE DE DECARBONATION DU SECTEUR MARITIME

avril 2023

### (extraits)

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour mener sa politique d'atténuation du changement climatique. Elle prévoit des réductions d'émissions de GES dans tous les secteurs d'activité émetteurs de GES (transport, bâtiment, industrie, etc.) et donne en conséquence les orientations stratégiques sectorielles pour mettre en œuvre en France la transition vers une économie décarbonée durable.

La SNBC en vigueur (SNBC-2) vise l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 et la réduction de l'empreinte carbone de la consommation des Français. Elle prévoit en particulier un transport maritime et fluvial entièrement décarboné pour les émissions domestiques à horizon 2050 et décarboné à 50 % pour les soutes internationales.

Ces objectifs seront revus à l'occasion de la révision de la SNBC en 2023-2024, en lien avec le relèvement de l'ambition climatique européenne, qui nous engage à intensifier fortement nos efforts pour décarboner en profondeur notre économie et la société à grande échelle.

La future SNBC fixera par ailleurs, en application de la loi énergie climat, des objectifs de court / moyen terme (sous forme de budgets carbone) pour le transport maritime international.

### 3.4. Segments pour lesquels il n'existe pas d'objectif

Les dispositions juridiques qui déclinent les objectifs climatiques internationaux, européens et nationaux comportent des angles morts. Parmi ces secteurs n'étant à ce jour pas concernés par des objectifs de réduction contraignants, on peut citer :

- Les navires de commerce de jauge brute inférieure à 5000 UMS à navigation nationale,
- Les navires de commerce de jauge brute inférieure à 400 UMS,
- Les navires de plaisance,
- Les navires de pêche.

Ces segments constituent une part non négligeable du secteur maritime français en nombre d'unités concernées. S'ils répondent à des contraintes et des enjeux spécifiques, ils doivent cependant être associés aux démarches visant à atteindre les objectifs climatiques nationaux.

Le tableau ci-après donne une estimation du poids de l'empreinte carbone de ces phases (chiffres issus de différentes études nationales ou internationales).

| Type de navire                    | Empreinte construction-déconstruction / Émissions totales |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Navire de charge                  | 3 à 5 %                                                   |
| Paquebot                          | 10 à 20 %                                                 |
| Mega-yacht et unités de plaisance | 15 à 20 %                                                 |