



Yacht Club de France

Colloque sur l'avenir du Yachting Classique

Vendredi 19 Janvier 2024
Dans les salons du Yacht Club de France

Compte-rendu

* * * * *

Ouverture des travaux

Le président du YCF, Philippe Héral, ouvre les débats à 9h10 en remerciant l'ensemble des participants pour leur présence, passionnés et acteurs essentiels du monde du Yachting Classique, et donne la parole à Pierre-Loïc Chantereau R de B.

Ce dernier précise que ce colloque n'est pas celui du Yacht Club de France qui est partisan du droit des clubs à disposer d'eux-mêmes. Ce colloque a vocation à promouvoir le Yachting Classique.

Tour de table

Henri Ferbus, Société Nautique de Sanary (20 bateaux classiques – organisateur de 3 grandes épreuves de classique et de la Coupe de France du YCF)

Jean-François Cutugno, Yacht Club de Cannes (organisateur des Régates royales)

Jean-Christian Fandoux, Jauge Classique Handicap (JCH) (regroupe 500 bateaux classiques)

Francis Van de Velde, Bateaux d'intérêt du Patrimonial (BIP)

Pauline Marcel, YCF

Hugues Chataigné, Atlantique Métrique Association (8 à 10 « 8mJl » ; 4 « 6mJl » ; 5-6 « 5,50mJl »)

Gaëlle Pichon-Meunier (Ministère de la culture / direction du patrimoine)

François Martin, Cercle Nautique du Bois de la Chaize (60 bateaux dont de nombreux quillards ; flotte de métrique conséquente)

Gwenaël Le Boulay, YCF

Jean-François Baud, Amerami

Christina Baron, directrice du Musée Maritime de La Rochelle

Michel La Clavière, YCIF (130 bateaux dont 2/3 classique ; organisateur de « Voile au fil de l'eau » et de Sails & Wheels »)

Amélie Crucifix, YCIF

Eric Quémard, YCIF

Gabriel Courgeon, Représentant du Musée de la Marine

Sébastien David, directeur du développement du YCF

Yves Lambert, Atlantic Yacht Club

Henri-Christian Schroeder, organisateur du trophée du Bailli de Suffren)

Thierry Leret, Yacht Club de Monaco, directeur de courses

Francesco Foppiano, Comité International de la Méditerranée (CIM) (1000 bateaux certifiés depuis 2001)

Renaud Godard, CIM

Frédéric Berthoz, YCF et AFYT (Association Française des Yacht de Tradition) (qui regroupe 450 bateaux)

Gérard d'Aboville, Patrimoine Maritime et Fluvial (PMF) (labélisation des Bateaux d'Intérêt Patrimonial (BIP) qui regroupe 1652 bateaux)

Yves de la Poeze, Fondation du patrimoine (assistance auprès des associations ou armateurs pour rechercher des financements)

Bruno Leplatois, Sellar Port Louis (regroupant 20 bateaux classiques, organisateur de régates)

Antoine Simon, Yacht Club Classique (100 bateaux en 2023 basés pour la plupart à La Rochelle)

Jean-Thierry Audren, Yacht Club Classique

Olivier Charmet, Amerami

Jean-Pierre Couteleau, Association Eric Tabarly (en charge de l'entretien et de faire naviguer la flotte des Pen Duick)

Philippe Héral, président du YCF

Pierre-Loic Chantereau R de B, YCF, président de séance

Laurent de La Burgade, YCF, secrétaire de séance

Synthèse des débats

La synthèse des débats reprend l'ordre du jour en lettres italiques.

1. Périmètre du Yachting Classique : Partager une même définition des yachts classiques ?

Les principaux acteurs du yachting classique en France n'en donnent pas tous la même définition, ce qui complique à la fois la représentation de ce milieu auprès des acteurs officiels (FFV, ministère de la Culture, autorités portuaires, compagnies d'assurance, etc) et l'organisation des activités du l'eau (régates ou rallies) par les clubs organisateurs.

Les conditions d'accès aux clubs ou aux ports d'accueil, telles qu'elles sont présentées par les différentes commissions qui régulent ne sont pas les mêmes ici et là.

Ceci débouche sur de curieuses situations où un bateau considéré comme classique dans un port ne peut être admis comme tel dans un autre port.

Et il en est de même pour la participation aux différents circuits de régates.

D'où plusieurs questions :

- Est-il utile de trouver une définition commune, partagée par tous les acteurs ?*
- Si oui, laquelle ?*
- Doit-on intégrer les bateaux de travail dans le décompte du yachting classique ?*
- L'appellation de « yacht classique » est-elle la plus pertinente ? D'autres sont-elles plus judicieuses ou plus fédératrices ? (Yachts de tradition ? bateaux historiques ? Bateaux de patrimoine ? Autres ?)*

Il apparait difficile de trouver une définition commune pour les yachts classiques. Plusieurs ont essayé par le passé, sans succès. C'est d'ailleurs une des raisons qui a conduit à la création du label Bâtiment d'intérêt Patrimonial (BIP).

Il paraît plus opportun de rassembler et de créer une « communauté du Yachting classique ».

Il n'en demeure pas moins que l'authenticité du bateau classique est un facteur fondamental de définition. Les bateaux doivent rester le plus proche de l'état d'origine. L'esthétisme peut être pris en compte. La modernisation crée une distorsion avec le classique.

L'usage du bateau classique est aussi un autre facteur de définition en sus de l'authenticité.

Il est souligné que le monde de la voiture de collection est très différent du monde de la voile classique.

Un groupe de réflexion (hors cadre des jauges) est proposé avec la participation suivante :

- Ministère de la culture
- BIP
- CIM
- JCH
- AFYT
- Amerami
- YCIF (Voiles légères)
- Musée maritime de La Rochelle

Leadership : AFYT / CIM - Renaud Godard

Objet : Fournir une note de recommandations pour désigner la communauté du Yachting Classique.

Echéance : Mi 2024

2. Nombre de bateaux classiques : Trouver le moyen de dénombrer les yachts classiques en France ?

Faute d'une définition partagée, et malgré les indications que peuvent donner les clubs dédiés et les différentes jauges, personne n'apparaît actuellement en mesure de dénombrer les yachts classiques de manière fiable. On cite le chiffre de 450 bateaux sur les trois façades Manche-Atlantique-Méditerranée, mais ce chiffre n'est qu'une approximation.

Cette situation est un frein pour mieux défendre la place et les spécificités du yachting classique auprès des autorités.

D'où plusieurs questions :

- *Par quel moyen arriver à compter avec le plus de précision possible le nombre de yachts classiques en France ?*
- *Peut-on de surcroît les localiser par leur port d'attache ?*

La jauge BIP a recensé près de 1600 bateaux. Mais tous les bateaux labellisés BIP ne sont pas classiques.

Il est toujours possible de compiler la liste des bateaux classiques de chaque club. Une centaine de bateaux serait aujourd'hui recensée ou recensable ainsi mais ce recensement ne serait pas exhaustif car tous les armateurs ne sont pas inscrits en club.

Il apparait que les recenser n'est pas le plus important. Il paraît être en effet plus opportun de rechercher à les regrouper et à les faire vivre, comme cela a déjà été réalisé par endroits. La qualité d'accueil des clubs et des ports est primordiale pour les rassembler. L'accueil reste toutefois très hétérogène en France.

Il est souligné que l'identification des bateaux classiques revêt aussi des intérêts historiques. Il pourrait être opportun de s'appuyer sur des chercheurs (doctorants) ou des universités.

Le ministère de la culture propose sa contribution pour faire un état des lieux des recherches / universités et aider ainsi à mettre en œuvre un recensement. Le recensement restera complexe et l'agrégation des données est jugée importante.

Il est sans doute possible de capter l'existant en matière de recensement. Il y a eu à une époque une initiative de registre français de bateaux classiques. Plus récemment, il existe un site sur l'histoire des Half. Il pourrait d'ailleurs être utile de regarder ce qui se fait à l'étranger.

Il pourrait être aussi opportun d'impliquer les ports. Il est remarqué que beaucoup de ports n'ont pas de structure adaptée pour accueillir des bateaux classiques.

Actuellement, le recensement par la jauge BIP est basé sur le volontariat des propriétaires. La jauge BIP dispose d'une structure de recherche (outil existant) et d'une souplesse de définition (à re-définir tout de même...).

Il est précisé que l'Italie dispose d'une structure pour recenser les bateaux sur la base de l'intérêt patrimonial (bateaux à moteur inclus).

Il est constaté que les Affaires maritimes ne sont pas identifiées comme contributeur possible.

Il est souligné qu'il reste utile de définir avant de dénombrier. Le recensement peut tout de même commencer par l'existant.

Un groupe de travail est proposé avec les participations suivantes :

- BIP
- CIM
- Ministère de la culture
- YCC
- Francis Van de Velde
- Sellor Port Louis
- Musée de la Marine

Leadership : YCC - Jean-Thierry Audren

Objet : faire un dénombrement des bateaux classiques

Echéance : Fin 2024

3. Vers une harmonie des jauges ?

Il existe actuellement en France trois jauges concernant spécifiquement le yachting classique :

- *La Jauge IRC Vintage, aujourd'hui gérée par le Yacht Club de France depuis sa fusion avec l'UNCL*
- *La Jauge Classique Handicap, initiée par le Yacht Club Classique et aujourd'hui gérée par une association indépendante. De l'ordre de 1000 bateaux jaugés (750 certificats en France, dont environ 450 actifs)*
- *La Jauge CIM, qui concerne très essentiellement les bateaux de Méditerranée (140 certificats en France).*

A ces jauges s'ajoutent les jauges métriques (5,5m, 6m, 8m, 12 m) et les jauges de classe (dragon, requin, star).

Ces jauges sont différentes dans leurs objectifs, dans les bateaux qu'elles ciblent, dans leur modèle économique (certificat payant ou gratuit) dans leur mode de calcul, etc

Toutes ont cependant trouvé leur clientèle et permis aux bateaux classiques de régater entre eux de manière loyale malgré la grande disparité de leur âge, de leur taille, de leur gréement, etc.

La situation actuelle peut sans doute perdurer, mais elle nuit à la cohérence des conditions de courses sur les différentes façades.

D'où les questions suivantes :

- *Y a-t-il un intérêt à tenter un rapprochement technique des modes de calcul des jauges ?*
- *A terme une jauge unique est-elle envisageable ?*

Est-ce possible d'harmoniser les jauges et pour quelle utilité ?

Les avis convergent pour dire que cela n'est pas utile. Les « jauges » n'ont pas les mêmes critères et savent échanger entre elles, ce qui est suffisant.

Il est souligné que la jauge définit toutefois un cadre au-delà de la mesure du bateau.

Les jauges JCH (Atlantique), CIM (Méditerranée), IRC Vintage discutent déjà. La « répartition » naturelle par façade semble également permettre une certaine « harmonie ».

Il est remarqué que certains « métriques » pourraient être intéressés par la jauge IRC Vintage.

Il est souligné que la jauge CIM fonctionne de très bonne manière en France mais également à l'international.

Le YCF précise qu'il n'a aucune intention ni volonté d'hégémonie, et que la question des jauges se pose pour les armateurs pas pour les clubs.

4. Quels seront les yachts classiques dans l'avenir ?

Quelle que soit la définition qu'on donne finalement aux yachts classiques, le patrimoine en question est forcément limité, et malgré les efforts de leurs armateurs pour les préserver en état de navigation, il y a un fort risque d'en voir à moyen terme disparaître quelques-uns.

Par ailleurs de nombreux bateaux de belle qualité, construits à l'unité et de grande qualité esthétique peuvent, dans l'avenir, devenir des classiques.

Encore faut-il réfléchir à des critères de sélection permettant d'enrichir la flotte des classiques sans en diminuer la qualité architecturale et esthétique.

D'où les questions suivantes :

- *Pour les futurs classiques, faut-il privilégier l'esthétique ? La rareté ? Le mode de construction ?*
- *Quelle instance pourrait, dans l'avenir, valider l'accès d'un bateau au statut de « yacht classique » ?*

Il est proposé Par Pierre-Loïc Chantereau R de B de sursoir à ce point qui sera traité ultérieurement.

5. Transmission du patrimoine du Yachting classique : Comment assurer l'avenir des yachts classiques ?

La moyenne d'âge des armateurs de bateaux classiques est élevée, et bien des raisons poussent à penser que leur succession sera difficile.

Le moindre enthousiasme des jeunes générations pour la possession d'un yacht (classique ou non, d'ailleurs) la hausse permanente des coûts de maintenance, tout concourt à ce que ces bateaux trouvent difficilement preneur dans les années à venir.

Et pourtant ce patrimoine a besoin de naviguer et d'être régulièrement entretenu pour être préservé.

D'où les questions suivantes :

- *Comment faciliter l'accès des jeunes générations au statut d'armateur d'un yacht classique*
- *la copropriété est-elle le meilleur avenir des yachts classiques ?*
- *est-il possible d'envisager une fondation propriétaire progressivement d'un grand nombre de yachts classiques, en suivant ou en développant l'exemple d'Amerami ?*
- *Quelles sont les autres solutions pour faciliter l'accès à la propriété d'un yacht classique ?*

La transmission du patrimoine du Yachting classique est un sujet clé. Plusieurs pistes sont possibles.

Au-delà des jeunes à attirer, les non-initiés qui s'engagent dans l'acquisition de bateaux classiques peuvent se décourager à moyen terme et peuvent avoir besoin d'accompagnement.

L'association Amerami, reconnue d'utilité publique pour la préservation du patrimoine, qui est propriétaire des bateaux (dons d'armateurs) qu'elle a en charge et qu'elle confie à des personnes physiques (conventions d'exploitation « gratuites »), est focalisée dans la « transmission » au-delà de l'entretien des bateaux. Amerami compte 250 adhérents. Elle ne dispose pas des budgets pour entretenir les bateaux. Un certain rajeunissement est constaté ces dernières années. La cible est la personne de 50 ans. Il est rare de voir des enfants de propriétaires sur les bateaux. Le coût de l'entretien peut être rédhibitoire. Il peut toutefois être déductible des impôts pour les personnes à qui sont confiés les bateaux. 40 bateaux naviguent aujourd'hui. L'exploitant n'a pas le droit de louer le bateau. L'exploitant doit accepter que ce bateau soit partagé par d'autres personnes. C'est l'exploitant qui choisit ceux qui viennent à bord.

Les critères de prise en compte de bateaux pour Amerami sont l'histoire, le chantier, les personnes en vie qui s'en sont occupés, entre autres. La restauration des bateaux par des chantiers est réalisée par des chantiers choisis par Amerami en prenant en compte les recommandations des DRAC (Directions régionales des affaires culturelles).

Une piste de « transmission » pourrait être Amerami qui apparaît être une solution pour un armateur qui renoncerait à son bateau.

Tout l'environnement autour du bateau à savoir la place dans les ports, les services, etc. doit être aussi traité. Sur l'exemple du modèle Amerami, la question se pose de savoir si l'usufruit et l'exploitation ne pourraient-elles pas être séparées.

Une autre piste citée pourrait être de considérer des bateaux plus récents que datant d'avant 1975, à savoir par exemple jusqu'en 1984 sur l'exemple de ce qui se fait en Italie. De facto, cela attirerait une population plus jeune et plus importante.

Une troisième piste évoquée ne pourrait-elle pas être la copropriété ?

Les exemples de copropriété démontrent qu'il faut un leader-animateur, un entourage et des événements nautiques qui fassent vivre le bateau. Ex. Aile VI.

La copropriété peut se faire au travers des clubs ou des quirats (parts de propriété d'un navire indivis).

Il est souligné qu'attirer ou transmettre à des jeunes ou moins jeunes nécessite l'existence d'événements, ce qui permet de créer un vivier. La problématique des convoyages doit aussi être intégrée. Prévoir des moments de convivialité et des réseaux d'échanges type whatsapp est complémentaire. Enfin, savoir déléguer son bateau est important aussi comme impliquer les équipiers dans le partage des coûts de participation à des événements ou d'entretien.

Embarquer les enfants est aussi à imaginer. Donner le virus aux jeunes apparaît important. Il serait opportun de sensibiliser les clubs afin d'organiser des embarquements pour les jeunes sur des bateaux de tradition en lien avec des armateurs.

En termes de copropriété, cela peut s'avérer néanmoins complexe en termes d'organisation, de financement ou en cas de vente de parts. Les exemples de copropriété ne sont pas tous des succès. Il semble que pour un bateau de régates, cela soit plus facile. Le cas d'Angelina est symptomatique. Il repose sur une vingtaine de personnes et un « animateur » hors pair qui propose les embarquements.

Le Défi des Midships permet d'attirer les jeunes de grandes écoles sur des yachts classiques. Les retours sont très positifs. Ce ne sont cependant pas ces jeunes qui vont acquérir des bateaux, en tous les cas, dans l'immédiat. En revanche, les quadras ont peut-être davantage de moyens. Le YCC a d'ailleurs imaginé embarquer sur des bateaux suiveurs des chefs d'entreprises. Avec le recul, il apparaît tout de même difficile de fidéliser les jeunes qui ont participé au défi du Midships. Le YCC a ainsi la volonté de créer une communauté des jeunes des Midships et de proposer de se retrouver une fois par an sur l'eau à l'instar d'une Alumni.

Pour le YCC, il est aussi important de pouvoir proposer des services attractifs aux armateurs (pôles d'entretien de bateaux classiques, expertise, assurances, etc.).

Il est remarqué que Sail Training International est une association internationale qui embarque des jeunes. Sailtraininginternational.org. En France, Elle existe sous l'appellation Les Amis des Grands voiliers – Sail Training Association France.

Sur le modèle aéronautique, comme le précise la représentante du ministère de la culture, il pourrait être opportun d'étudier s'il ne serait pas possible de créer une réserve citoyenne dédiée pour le patrimoine.

Le YCF précise qu'il organise le 29 février 2024 un évènement dédié aux jeunes d'universités et de grandes écoles pour proposer des embarquements. Il est proposé aux participants du colloque d'y participer pour proposer des embarquements en s'adressant à Sébastien David au YCF.

En conclusion, la mer n'est pas un milieu facile. C'est même plutôt un milieu hostile. Le mot Yachting est ésotérique par nature. Pour attirer des jeunes ou moins jeunes, il est essentiel de créer un environnement attractif, de diffuser un esprit d'ouverture, d'avoir des comportements exemplaires d'armateurs et de moderniser/rajeunir l'image du Yachting pour donner l'envie et rendre accessible l'embarquement sur les bateaux classiques.

Le Yachting Classique a aussi besoin de promotion pour attirer le cas échéant des sponsors, ce qui ne pourra être que bénéfique pour la « transmission ».

Clôture des débats et déjeuner

Le Président Philippe Héral et Pierre-Loïc Chantereau R de B clôturent les débats à 13h en remerciant l'ensemble des participants.

« Quand je pense qu'à cause de notre rating, on est deuxième alors que nous sommes premiers ! Mais quelle joie et quel plaisir ! » Alain Moatti – Serenade (1938) – Voiles de Saint-Tropez 2018

* * * * *