

Fiscalité sur la grande plaisance : Les professionnels alertent le gouvernement



LE CHANTIER DE REPARATION MONACO MARINE A LA CIOTAT EN 2016 © MONACO MARINE

L'évolution de la fiscalité en France ces dernières années menacerait, selon les professionnels, la filière hexagonale du yachting, en particulier en Provence-Alpes-Côte d'Azur. « Ces derniers mois, malgré l'attrait touristique de nos régions, les bateaux partent se ravitailler ailleurs et notamment en Italie. La fiscalité liée à la grande plaisance entraîne une forte concurrence en Europe, préjudiciable à la France car les autres Etats membres n'appliquent pas les décisions prises au niveau Européen. Avec une taxe sur le gasoil maritime et des charges sociales pouvant entraîner de forts surcoûts, les armateurs quittent le littoral français », s'alarme Laurent Falaize, président de Riviera Yachting Network, réseau de 90 entreprises spécialisées dans le refit, la maintenance et les services à la grande plaisance en PACA.

L'organisation appelle l'Etat à mettre en place une concertation afin d'évaluer les impacts des évolutions, en particulier au regard de ce qui se pratique dans les pays voisins. « Depuis 5 ans, la grande plaisance vit des évolutions réglementaires, sociales et fiscales aux conséquences désastreuses. L'Etat français subit les demandes de l'Europe et adapte en permanence sa réglementation, mais il agit sans concertation avec les acteurs de la filière. Il faudrait pourtant interroger les professionnels avant d'imaginer une évolution de la

réglementation. En agissant de la sorte, l'Etat lance un message d'instabilité aux armateurs qui provoque de lourdes conséquences sur l'industrie ».

Taxe sur le gasoil et affiliation à l'ENIM

L'un des exemples évoqués est celui de l'application de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) : « Lorsque la filière française a obtenu un deuxième moratoire avec un délai supplémentaire d'un an, l'Italie a sorti un texte contradictoire dont l'objectif était d'exonérer de taxes les bateaux battant pavillon tiers, dans la mesure où ils n'étaient pas supposés rester sur leurs côtes ». Résultat, un différentiel de coût très important. Ainsi, selon les calculs de Riviera Yachting Network, un yacht de 42 mètres ferait aujourd'hui une économie de 21.000 euros par semaine en faisant son plein de gasoil en Italie plutôt qu'en France. En conséquence, les volumes de fioul 83 vendus dans les ports français de la région aurait chuté de 88 % et les avitaillements en gasoil maritime cessé depuis novembre 2016. Les bateaux partent refaire leurs soutes en Espagne ou en Italie.

Autre source de vive inquiétude, le décret du 9 mars 2017, qui implique que tous les marins résidents français (Français et étrangers qui résident en France) doivent cotiser à l'ENIM. Cette affiliation à ce régime, valable pour les marins travaillant sur un navire sous pavillon français ou étranger, entraîne d'après Riviera Yachting Network une forte hausse des charges sociales. Le surcoût s'élèverait par exemple à 300.000 euros par an pour un navire armé par 7 marins résidant en France. « Au port d'Antibes, où les équipages prennent leurs positions avant la saison, il n'y a quasiment plus d'embauche de marins résidents français ». Et cela a aussi de sérieuses conséquences pour les chantiers de réparation navale, Compositeworks ayant notamment perdu un yacht de 152 mètres, finalement parti se faire réparer en Espagne.

« Les marins français n'auront pas de travail cet été »

Un recours contre le décret et l'arrêté correspondant a bien été déposé en mai dernier, puis un texte en référé de suspension a été déposé début juin. Une décision émanant du Conseil d'Etat devrait intervenir au cours du mois de juillet, mais, dénoncent les professionnels, « le mal a été fait. Les marins français n'auront pas de travail cet été et des chantiers navals comme Compositeworks ou Monaco Marine sont déréférencés. Comment expliquer à un armateur qui devra passer plus de 3 mois en France sur un long refit qu'il devra payer 20 à 67 % de charges sociales en France ? »

Les conséquences seraient également palpables pour les ports du Var et des Alpes-Maritimes, où la baisse de l'activité atteindrait par endroit 50%. « L'industrie est touchée dans sa globalité car les propriétaires ainsi que les équipages dépensent et consomment français quand ils sont dans un port ou dans un chantier. Quand l'industrie de la grande plaisance perd des bateaux, ce n'est pas simplement le chiffre d'affaires d'une entreprise qui est impacté mais les retombées économiques de l'ensemble de la chaîne. L'industrie de la grande plaisance est un domaine d'exception qui, au-delà des retombées sur l'industrie maritime, génère des retombées majeures sur le tourisme et l'économie générale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Corse. Il faut prendre conscience des dangers qui pèsent sur cette activité de première importance pour nos territoires ».

900 millions de chiffre d'affaires et des milliers d'emplois

Pour la seule région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui constitue le premier pôle français pour la grande plaisance, cette industrie génère annuellement 900 millions d'euros de chiffre d'affaire, dont 200 millions pour les chantiers navals, autour desquels travaillent plus de 250 entreprises et des milliers de salariés. Avec une quarantaine de métiers : chaudronniers, électriciens, hydrauliciens, ébénistes, climaticiens...

Compte tenu de la situation, les membres de Riviera Yachting Network, au cours de la dernière assemblée générale, le 22 juin, ont voté une motion de protestation visant à « alerter les pouvoirs publics sur les risques encourus par toute l'économie de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ». Les professionnels souhaitent que l'Etat fasse montre de concertation et que les problèmes de réglementation puissent être discutés et remis à plat afin de ne pas détruire cette filière à très forte valeur ajoutée.