



# Grande plaisance : le gros coup de barre

Les propriétaires de yachts ont beau être milliardaires, ils ne font pas moins attention à leurs dépenses. Peut-être encore davantage lorsqu'il s'agit de passer à la pompe. Quand certaines unités affichent une consommation de 2500 litres par heure, ça peut se comprendre. Autant dire que la nouvelle réglementation sur la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) n'est pas passée inaperçue ! En vigueur en France depuis le 1<sup>er</sup> octobre dernier, à une époque où les yachts ne naviguent généralement plus trop, on n'a pas évalué immédiatement l'impact d'une telle mesure. La catastrophe annoncée s'est véritablement révélée au printemps, quand les luxueuses unités ont repris la mer à l'occasion du festival de Cannes ou du grand-prix de F1 de Monaco.

## Concurrence italienne et espagnole

Riviera Yachting Network, qui regroupe plus de 90 entreprises de la filière, a fait un rapide calcul. En allant en Italie, où les taxes sur le gazole maritime sont moins importantes, un yacht de 42 m peut faire une économie de 21000€ sur un plein ! Tout riches qu'ils sont, les propriétaires n'ont pas hésité longtemps pour mettre le cap à l'Est.

« Depuis le début de l'année, le nombre de yachts ravitaillés en carburant par nos soins a chuté de 50 %, voire de 70 % pour les unités commerciales, sous pavillon non-européen », affirme Philippe Falaise, le gérant de Fioul 83, l'un des principaux distributeurs de gazole maritime de la région Paca.

Mais une deuxième vague, bien plus scélérate encore, risque de faire chavirer la filière de la grande plaisance. Pour faire simple, depuis le 1<sup>er</sup> juillet, les marins embarqués sur les yachts battant pavillon étranger sont obligés



Face à de nouvelles contraintes fiscales et sociales, les entreprises du secteur craignent une baisse d'activités sensible, dès cette année.

(Photo Dominique Leriche)

de cotiser à l'Enim (la Sécurité sociale des marins au commerce en France), s'ils résident plus de trois mois en France.

« Pour un équipage de 7 marins, cela représente un surcoût de 300000€ par an de charges sociales ! », estime Riviera Yachting Network.

## « Tout va se décider lors des salons nautiques »

Concentrés entre Marseille et la rade de Toulon, les chantiers spécialisés dans le *refit* des yachts ne cachent pas leurs inquiétudes.

« En octobre, les yachts commencent à entrer en chantier pour plusieurs mois de travaux. Mais cette année, du fait des charges sociales auxquelles leur équipage pourrait être soumis, beaucoup de nos clients habituels n'ont pas encore décidé s'ils effectueront les travaux chez nous. Pour notre site de La Ciotat, on a ainsi entre 15 à 18 millions d'euros gelés, soit 30 % de notre chiffre d'affaires », déclare Chantal Lemeteyer, di-

rectrice de Monaco Marine France. François Chaussabel, directeur des chantiers IMS à Saint-Mandrier (Var), estime que ces nouvelles réglementations donnent « des avantages concurrentiels énormes à l'Italie et l'Espagne ». Et d'ajouter : « Si elles sont maintenues, la France risque de ne plus être attractive ».

Sous-traitant des grands chantiers avec ses deux entreprises Dazin Azur Montage et Sonocar Industrie, Alain Richard est tout aussi inquiet, mais n'ose pas imaginer le pire : « On ne va quand même pas scier la branche sur laquelle on est assis ».

Tous ces acteurs de la filière ont d'ores et déjà les regards tournés vers Cannes et Monaco. Chantal Lemeteyer explique : « Tout va se décider lors des salons nautiques de septembre. On saura enfin si les propriétaires de yachts restent dans la région et nous confient les travaux ».

P.-L. PAGÈS  
plpages@varmatin.com