



Yachts, la crise



[Photo Sébastien Bonetia]

Impactés par une hausse des taxes, les propriétaires de yachts désertent les ports de la Côte d'Azur à l'instar du port Vauban à Antibes.



« On meurt à petit feu »

Si les yachts désertent la Côte d'Azur, ils ne partent pas seuls. Avec eux, un gros pan de la vie économique antiboise s'envole vers l'Espagne et l'Italie. Pour les commerçants, la saison est rude. « L'hiver, c'est déjà difficile. Et si les trente, ou quarante membres d'équipages qui se fournissent en poissons chez nous pour les repas partent, on est foutu », tranche Denis Genovese, président de la prud'homme des pêcheurs d'Antibes. Un business qui correspond à près de 300 à 400 repas par semaine, selon le nombre de bateaux amarrés. Sans compter la clientèle de luxe, qui rapporte gros en pleine saison. « On est entrain de mourir à petit feu, c'est scandaleux », conclut-il. À quelques pas du port, niché rue de La Baume, *The Crew Grapetine* accueille exclusivement les équipages de bateaux. Marins, étudiants ou chef cuisiniers, ils viennent à Antibes dans l'espoir de trouver du travail. Derrière le n°16, des nationalités du monde entier se côtoient. Toutes, à la recherche d'un emploi, en attendant de prendre la mer. « Cette année, il y a plus de personnes qu'en moyenne. S'ils n'ont pas de travail, ils restent chez moi », explique Jason Downes, propriétaire des trois établissements. Un constat positif, mais de courte durée. « S'ils s'aperçoivent qu'il n'y a plus de travail, ils ne reviendront

plus du tout. D'ici deux ans, le plus gros port de plaisance d'Europe sera Barcelone. Et je songe sérieusement à y déménager, ça sera plus rentable », admet-il. « Ce matin, un marin me confiait que les managers ne voulaient plus embaucher de personnel français. Il envisageait même de changer de nationalité pour conserver son emploi », explique Michel Gangemi, propriétaire de l'entreprise de sellerie marine *Le Filao*. « Nos clients nous préviennent qu'ils partent pour l'Italie. S'il n'y a plus de bateaux, il n'y a plus d'emplois », déplore l'entrepreneur. Même constat pour Adam Churchill, gérant de *Freedom Maritime*, une entreprise basée sur la réparation et l'entretien des yachts. « Nous devons nous relocaliser. Ici nous embauchons une vingtaine de personnes et nous n'avons pas les moyens de rester, même en réduisant le personnel de moitié », regrette-t-il. Restauration, immobilier, la fuite de la clientèle étrangère provoque un impact en cascade. « Depuis début août, on sent qu'il y a quelque chose qui ne va pas. On manque de clientèle étrangère », souligne Philippe Lemaire, propriétaire d'*Au Café*. Et sa femme Sylvie, conclut, par un exemple symptomatique. « Un propriétaire norvégien est venu nous dire au revoir en janvier. Il partait pour l'Italie et vendait son appartement ».



Denis Genovese, président de la prud'homme des pêcheurs d'Antibes, Michel Gangemi, propriétaire de Le Filao, Philippe et Sylvie Lemaire, propriétaire d'Au Café !



La nouvelle réglementation en quatre dates

« Il faut savoir que 80 % des yachts ont une vocation commerciale », explique Laurent Falaize, le président de Riviera Yachting Network car, pour amortir les frais d'entretien de ces palaces flottants, la plupart des propriétaires les mettent à la location. Certaines unités se louent entre 100000 et 120000 € la semaine.

⇒ 2013 : locations taxées

Or, ces locations, du fait du pavillon étranger de la plupart des navires, se faisaient jusque-là en franchise de TVA. Ce n'est plus le cas depuis 2013. Le législateur français a mis fin à cette niche fiscale qui, pourtant, prévaut tous les jours dans les pays voisins. Du coup, la plupart des locations se font désormais au travers de sociétés italiennes ou espagnoles, même si les yachts ont toujours pour destination des ports français.

⇒ 2015 : fin exonérations de TVA



Franck Dosne, nouveau directeur du port d'Antibes.

Cette première mesure fiscale a surtout impacté les sociétés maritimes azuréennes dont certaines ont du coup délocalisé leur activité à l'étranger. Mais elle n'a pas pour autant vidé les ports de la Côte. On ne peut pas en dire autant d'une seconde mesure prise à peine deux ans plus tard. Elle concerne à nouveau la TVA, mais plus seulement sur les prix de location. En 2015, ce sont les conditions générales d'exonération qui ont été modifiées. « Désormais, si un bateau ne peut pas justifier de

70 % de ses trajets en eaux internationales, il est potentiellement assujéti à la TVA sur toutes ses opérations de l'avitaillement aux réparations en passant par les frais de port. L'Etat français peut même lui réclamer 20 % de la valeur du bateau ! », explique Franck Dosne.

⇒ 2016 : le prix gasoil double
Cette véritable « épée de Damocles » fiscale a dissuadé nombre de propriétaires de louer leur bateau pour réduire le nombre de

trajets dans les eaux françaises et a porté un premier coup dur à la filière maritime. Ce n'était pas le dernier ! Des l'année suivante, en 2016, la France a mis fin à une autre exonération de taxe dont bénéficiaient les yachts. Celle sur le carburant. Le litre de gasoil est passé de 56 centimes à plus du double ! Cette nouvelle réglementation doit s'appliquer à terme dans tous les ports d'Europe. Si ce n'est que nos voisins se sont bien gardés, pour l'heure, de transcrire cette directive européenne. Du coup, bon nombre de navires préfèrent s'avitailier à l'étranger en carburant. Mais pas seulement. Quitte à faire leur plein de gasoil en Italie ou en Espagne, ils y font aussi la plupart de leurs courses. D'où un sérieux manque à gagner pour les commerçants azuréens qui avaient l'habitude de fournir cette clientèle à haut pouvoir d'achat : fleuristes, poissonniers, cavistes, magasin de prêt à porter. Cette

fois c'est toute l'économie azuréenne qui est touchée.

⇒ 2017 : L'équipage assujéti aux cotisations sociales

La dernière mesure en date est toute récente. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet. « Et répond à la base à une revendication des marins d'une compagnie de ferry qui opère entre Guernesey et la Manche », explique Franck Dosne. Sauf qu'elle s'applique aussi aux équipages de yachts. Ces derniers sont rattachés fiscalement à la France des lors que le bateau passe plus de trois mois dans un port de l'hexagone. Le propriétaire doit alors s'acquitter de l'encombrement des charges sociales de son personnel. Soit 48 % du coût de la main d'œuvre. Du coup, plus un propriétaire ne veut embaucher de marin français et les bateaux ne viennent plus en réparation dans nos chantiers navals de peur d'y séjourner plus de trois mois.