



La filière du yachting victime d'une avarie fiscale

TVA, taxes sur le carburant, charges sociales... Une avalanche fiscale s'abat sur les propriétaires de yachts. Du coup cette clientèle à haut pouvoir d'achat a déserté les ports de la Côte d'Azur

Si on avait voulu mettre en place une stratégie maléfique, on ne s'y serait pas pris autrement, résume Patrick Gilliot, responsable de la société Dolphin Wear basée à Antibes. Ils ont d'abord tapé sur les sociétés maritimes. Ensuite, ils s'en sont pris aux propriétaires de bateaux. Et, maintenant, ils s'attaquent aux équipages. Au bout du compte, c'est toute la filière du yachting qu'on a détruite.

Ce marché des bateaux de luxe, qui va de la location à l'entretien en passant par l'avitaillage, serait au bord du naufrage. Une série de modifications de la législation et surtout de la fiscalité applicable à cette activité a créé, ces dernières années, autant de voies d'eau qui menacent, aujourd'hui, une économie pourtant florissante (voir ci-dessous). Pour tenter d'éviter le naufrage, les élus de la région ont d'ailleurs alerté le président de la République (1).

50 % de passage en moins

Avec un taux de croissance annuel de 5 à 7 % le marché des « motor yachts » semblait ne pas connaître la crise. Et pourtant, alors que la saison bat son plein, le Quai des Milliardaires à Antibes, plus gros port de plaisance d'Europe en ton-



nage, est quasi-désert. Idem à Cannes ou encore Saint-Tropez, hauts lieux de la plaisance de luxe. Les propriétaires de palaces flottants ont déserté la Côte cet été. Franck Dosne, le directeur des six ports azuréens gérés par la chambre de commerce (CCI), évoque une baisse de fréquentation de l'ordre de 50 %.

Laurent Falaize, le patron

de Froul 83, l'un des plus gros avitailleurs de la région, dresse le même constat : « Nos commandes de gasoil détaxé ont chuté de moitié ». Mais ce professionnel qui préside l'association Riviera Yachting Network regroupant 80 entreprises de réparation de yachts, s'inquiète plus encore pour l'avenir des chantiers navals. « Si les bateaux ne sont plus là, les chantiers de la Cote, la Seyne ou Saint-Mandrier risquent de fermer alors même qu'ils ont réalisé ces dernières années des investissements de plusieurs dizaines de millions d'euros pour

rester compétitifs. C'est du gâchis ! »

300 000 € de taxes en plus sur un plein

Car, pour Chantal Lemetayer, directrice de Monaco Marine, poids lourd de la réparation de yachts, « c'est bien ces nouvelles réglementations qui ont introduit artificiellement une distorsion de la concurrence ». La dernière en date, entrée en vigueur au 1^{er} juillet, a accéléré la fuite des propriétaires de yachts. « Car, désormais, s'ils passent plus de trois mois à quai chez nous, leur équipement, quelle

que soit d'ailleurs sa nationalité, est considéré comme domicilié en France et se retrouve du coup assujéti à l'ensemble des cotisations sociales françaises », explique Franck Dosne. Conséquence : un taux de prélèvement qui passe de 15 % à près de 50 %. Et un surcoût de 600 000 euros pour les plus grosses unités ! De même, la fin de la détaxe sur le carburant a doublé le prix du plein de gasoil. Pour un bateau qui a un réservoir de 600 000 litres c'est 340 000 euros de plus à payer. Même pour des milliardaires, la note est salée.

En chiffres

- **41**
Le nombre de ports azuréens.
- **18 700**
Le chiffre de postes de stationnement dans le département pour la plaisance et le yachting.
- **2 343**
Le nombre d'entreprises maritimes sur la Côte.
- **2,3 milliards**
Le chiffre d'affaires de la filière maritime dans les Alpes-Maritimes.
- **800**
Le nombre de yachts mis en maintenance chaque année dans les chantiers navals de Paca.
- **40 000**
Le nombre d'emplois azuréens liés aux métiers de la mer.

Du coup, nombre de propriétaires de yachts font désormais leur avitaillement chez nos voisins italiens ou espagnols. Car eux se sont bien gardés pour l'heure de transcrire dans leur réglementation nationale les directives européennes qui imposent ces nouvelles règles fiscales. « L'objectif, à terme, c'est d'harmoniser nos réglementations », constate le directeur des ports de la CCI, mais d'ici là, il va y avoir des morts ».

1 Nos éditions du 4 août

Dossier :

Eric GALLIANO et **Louis GOHIN**
egalliano@nicematin.fr
Photos : **Patrice Lapoirie, L.G.**
et archives N-M.

120 000 emplois en Paca et 2,3 milliards de chiffre d'affaires dans les Alpes-Maritimes

« Le yachting, c'est un marché de niche en France qui pèse lourd dans notre région », rappelle Chantal Lemetayer, directrice de Monaco Marine. Ce poids lourd du secteur a vu « entre 15 et 18 millions d'euros de commandes gelées » depuis le début de l'année. « Si rien ne bouge d'ici les salons nautiques d'avril, nous subiront de fortes repercussions », prévient sa responsable. Il en est de même pour toute la filière. Or, une étude publiée au début de l'été par l'INSEE, estime que les métiers de la mer emploient près de 120 000 personnes en Paca, uniformément répartis entre les Bouches du Rhône, les Alpes Maritimes et le Var. Dans ce dernier département, l'emploi maritime représente même 10,6 % de la totalité des emplois. Autant dire que le yachting a un poids économique et social indéniable dans la région.

Des tas de petits métiers menacés

Car la plaisance représente à elle seule les deux tiers de l'activité maritime. Soit 1,6 milliards sur les 2,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires générés par les métiers de la mer. L'équipement, l'entretien et la réparation navale génèrent un produit brut de 700 millions d'euros, non que pour les Alpes Maritimes. Ce sont ainsi près de 800 yachts qui sont réparés chaque année dans les différents chantiers navals de la région Paca. Le département compte à lui tout seul 22 aires de carénages qui pourraient bien se retrouver désertées si la différence de fiscalité entre les pays mem-

bre dissuade les propriétaires de bateaux de venir hiverner en France. Le manque à gagner pour la région pourrait être colossal. Car, pour Patrick Gilliot, il ne faut pas s'y tromper : « Quand on parle de yachting on pense bling bling. Mais ça ne touche pas que des milliardaires. En deuxième et troisième rideau, il y a tout un tas de commerces et d'entreprises locales qui vont être impactés », annonce le patron de Dolphin Wear, leader européen de la fourniture d'uniformes pour les équipages, qui pense surtout au maintien de l'emploi de ses couturiers. « Qui, elles, ne gagnent pas 2 000 euros par mois ». « Et des petits métiers comme ça, il y en a des tas ! » Ils sont aujourd'hui menacés par ces nouvelles réglementations.

« Les marins français sont laissés à quai »

Jacques Conzales est le président du groupement des équipages professionnels du yachting (GEPY). Cette association regroupe un millier de marins qui jusque-là trouvaient embauche sur les yachts de passage sur la Côte d'Azur. Les nouvelles réglementations en vigueur ont changé la donne.

« Nous sommes surtout impactés par l'arrêté du 9 mars qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet », explique Jacques Conzales. Cette réglementation part d'un bon sentiment : offrir une protection sociale à tous les marins. Mais comme la France est pour le moment la seule à l'avoir mise en place, ce sont les marins français qui ont subi les effets dévastateurs. Les choses sont très compliquées pour nous. Les marins français sont laissés à quai. Au même titre que les prévisions d'hivernage sur la Côte d'Azur sont revues à la baisse. Voilà pourquoi nous demandons un moratoire, le temps de faire en sorte avec Bruxelles que tous les pays européens du bassin méditerranéen soient logés à la même enseigne. »