



Le yachting victime

TVA, taxes sur le carburant, charges sociales... En France, une avalanche fiscale s'abat sur les propriétaires de yachts qui désertent la Côte d'Azur. Enclavée, la Principauté trinque à son tour

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'avitaillement, serait au bord du naufrage. En France, 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^(*).

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 tonnage, est quasi-désert. Idem à Cannes ou encore Saint-Tropez, hauts lieux de la plaisance de luxe. Quant à l'anse de la Mala à Cap-d'Ail, traditionnellement envahie, les embarcations de luxe se font rares depuis juillet. Les propriétaires de palais flottants ont déserté. Franck Dosne, le directeur des six ports azurés gérés par la chambre de commerce (CCI), évoque



« Si les bateaux ne sont plus là, des chantiers risquent de fermer. »

(Photos Michael Alesi)

une baisse de fréquentation de l'ordre de 50 %. Laurent Falaize, le patron de Fioul 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 Ciotat, La Seyne ou Saint-Mandrier risquent de fermer alors même qu'ils ont réalisé ces dernières années des investissements de plusieurs di-

zaines 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 (lire page suivante), a accéléré la fuite des propriétaires de yachts. « Car, désormais, s'ils passent plus de trois mois à quai chez nous, leur équipage, 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. 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. »

Dossier :
Eric GALLIANO
egalliano@nicematin.fr

Repères

- **41**
Le nombre de ports azurés.
- **18 700**
Le nombre de poste de stationnement dans le département pour la plaisance et le yachting.
- **2 343**
Le nombre d'entreprises maritimes sur la Côte d'Azur.
- **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 azurés liés aux métiers de la mer.



« 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. »