



# Yachts, la crise



(Photo Sébastien Borella)

Impactés par une hausse des taxes, les propriétaires des yachts désertent les ports de la Côte d'Azur. Comme ici au port Vauban d'Antibes.



# 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 euros 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, prévalait toujours 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 des exonérations de TVA

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

## 2016 : le prix à la pompe double

Cette véritable « épée de Damoclès » 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! Dès 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'avitailer 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, ma-

gasin 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<sup>er</sup> juillet dernier. 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 dès lors que le bateau passe plus de trois mois dans un port de l'Hexagone. Le propriétaire doit alors s'acquitter de l'ensemble 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.



Franck Dosne, directeur des ports de Nice, Cannes, Golfe-Juan, Antibes, la Galice et Villefranche.