



Yachting : la filière coule-t-elle ?

Renaud Muselier, Hubert Falco et Christian Estrosi alertent le Président sur la "gravité de la situation", les acteurs se mobilisent

Sur le quai des milliardaires, à Antibes, il n'est pas rare de voir des marins faire la tournée des yachts pour déposer leur CV. Une manière comme une autre de postuler. Marius (*), lui, n'a plus recours à ce genre de démarche depuis longtemps. Capitaine depuis une quinzaine d'années, il possède de solides références. Pourtant, cet été, pour la première fois depuis plus de vingt ans, il n'a pas trouvé d'embarquement. Et avec lui, des dizaines de professionnels, victimes de la crise de la filière sur la façade méditerranéenne.

Car non seulement certains yachts désertent les côtes hexagonales, mais les équipages français ne sont plus les bienvenus à leur bord. Double sanction, contre laquelle s'insurgent Hubert Falco, sénateur-maire de Toulon, Renaud Muselier, président de la région Paca et Christian Estrosi, maire de Nice. Dans une lettre ouverte adressée au président de la République début août, les élus s'alarment de "la gravité de la situation économique de la filière yachting dans la région Paca", et en appellent à une "mobilisation urgente du gouvernement".

Principale cible des revendications, le décret du 9 mars imposant aux navires restant plus de trois mois dans les eaux françaises de souscrire pour leurs équipages des cotisations à l'Enim, la Sécurité sociale des marins. "Ce décret, plutôt que de préserver les marins au travail, les préserve du travail", s'alarme Franck Dosne, directeur de Port-Vauban, à Antibes, qui affirme constater une baisse de près de 30 % de passage pur dans ce port connu pour son "quai des milliardaires".

"Il y a un véritable "boycott français", confirme Jacques Conzales, président du Groupement des professionnels du yachting (Gepy). Le décret ne mentionne pas la nationalité de l'équipage, mais la profession fait un raccourci pour se mettre à l'abri des problèmes sociaux. De nombreux bateaux ont décidé de quitter la France. Et certaines sociétés de placement ont même écrit aux propriétaires qu'il était préférable d'éviter d'embaucher les Français."

"Un véritable boycott français"

Autre point d'achoppement : les taxes sur le gasoil. "Au sein de l'UE, il y a un "dumping fiscal". C'est la course au moins-disant pour justement attirer des recettes fiscales. En France, jusqu'à une période récente, on avait la possibilité de venir très facilement, d'avoir le bateau et ses approvisionnements complètement détaxés dès l'instant où on respectait trois conditions relativement simples. Ça, c'est fini aujourd'hui. Il y a eu beaucoup d'autres conditions, de fait qu'aujourd'hui, c'est pratiquement irréalisable. On en est arrivés à cette situation parce que la France a été à plusieurs reprises condamnée par l'Union européenne parce que le Conseil de l'Europe estimait que la France appliquait mal la directive," détaille Jérôme Moulet, avocat maritime au barreau de Marseille.

Sur cette thématique, les acteurs de la filière ont pourtant trouvé une parade. Laurent Falaize, PDG de Fioul 83 et président de Riviera Yachting Network, explique : "On a connu des péripéties, depuis maintenant plus de cinq ans, au niveau de la fiscalité sur le gasoil. On a eu un moratoire sur trois ans. C'est-à-dire qu'on a travaillé avec le gouvernement, pour la mise en application des directives européennes pendant cette période. Ça nous a permis de se mettre en adéquation avec les directives, et on a sorti le contrat de croisière en janvier 2017 (qui permet de revenir à une solution satisfaisante fiscalement tout en répondant aux doléances de l'Europe, Ndlr). En espérant que ça marche. Ça n'a pas répondu entièrement à nos objectifs, mais il y a eu un début d'engagement de certains professionnels...".

Un pas en avant, deux pas en arrière. À peine le contrat de croisière mis en place, est tombé le texte sur les cotisations sociales. Pour les professionnels, ce décret ex-machina à l'aube de la saison estivale est d'autant plus difficile à avaler. "Le précédent gouvernement a vidé les tiroirs avant les présidentielles, il n'a pas tenu compte des acteurs," proteste Franck Dosne. Et d'évoquer une visite, en juillet 2016 des inspecteurs des affaires sociales venus s'enquérir de la situation : "À leur retour, ils ont écrit de ne surtout pas mettre en application le décret. Malgré ce rapport, cela a été fait." Il poursuit : "Depuis plusieurs mois, nous enchaînons les réunions ministérielles pour savoir comment ça fonctionne. L'État lui-même n'est pas capable de donner des précisions sur ce texte." Et pour les clients, il y a plus simple que de plonger dans les arcanes kafkaïens des nouvelles réglementations françaises. Il suffit de lever l'ancre. Si les trois hommes politiques se sont adressés au Président, se faisant les porte-parole de la filière, c'est que les professionnels ont l'impression d'avoir épuisé les cartes à leur disposition. "L'urgence, c'est de mettre au point le moratoire (pour suspendre le décret, NDLR), il faut travailler avec eux de concert, renchérit Franck Dosne. Sinon, il va y avoir des dégâts colossaux." En effet, si les jeux sont faits pour les ports, équipages et avitailleurs, la menace se rapproche des chantiers navals de réparation et maintenance de la région Paca (voir ci-dessous). Pour Marius, en tout cas, il est trop tard. Père de famille, cet été, il a pallié à cette absence de contrat en décrochant des petites missions. Mais ce capitaine de Marine marchande, expérimenté et mieux formé que la plupart des marins anglo-saxons, est écoeuré. Désormais, lui aussi cherche à fuir la France.

* Le prénom a été changé.