



## NEWS &amp; TENDANCES ECO

# GRANDE PLAISANCE

## Menaces sur la filière refit en France

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, une nouvelle réglementation fiscale sur le statut du marin étranger en France menace d'asphyxier toute la filière de la grande plaisance hexagonale. Le président de Riviera Yachting Network nous explique les dessous de l'affaire.

Texte Michel Luizet - Photos Guillaume Plisson et DR

«Jusqu'à présent, la filière de la grande plaisance en France se portait bien, reconnaît Laurent Falaize, président de Riviera Yachting Network qui fédère une centaine de sociétés spécialisées dans le refit, la maintenance et l'avitaillement de yachts. Plus de 700 yachts sont réparés chaque année sur nos plate-formes techniques.» En une décennie, la filière refit et grande plaisance s'est développée. Des investisseurs sont venus structurer ce secteur, qui s'est professionnalisé et permet aujourd'hui à la Côte d'Azur, qui regroupe les principales entreprises de réparation, d'être leader ou presque sur son marché. «En France, la majorité de notre carnet de commandes provient des yachts qui font du charter. Ce sont eux qui sont consommateurs de travaux. Cela concerne des bateaux de 40 à 70 m. Voilà le cœur de marché de nos chantiers de refit.» Mais, poursuit Laurent Falaize, «Il y a cinq ans, nous avons été interpellés par la communauté européenne après une réclamation des Italiens qui remettaient en cause notre fiscalité trop avantageuse en matière de charter.» La profession a pris le taureau par les cornes pour se mettre en règle. «Nous avons donc élaboré avec des experts et des juristes un "contrat de croisière" validé par les douanes françaises et l'administration fiscale. Celui-ci est actif depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017. C'est une émanation du contrat de transport de personnes classique adapté aux spécificités du métier du charter (12 personnes embarquées maximum, destination et escales particulières, etc.). Cette mise en place a nécessité un gros travail d'explications et de communication auprès des sociétés de brokers et de charters qui n'aiment pas beaucoup le changement.

700 yachts environ se rendent chaque année dans les grands chantiers français pour y réaliser des opérations de maintenance. Cette activité emploie plus de 2500 personnes sur la Côte d'Azur.



Mais, en mars dernier, patatras ! Un décret sur le statut des équipages embarqués est sorti sans aucune concertation avec la filière. Il concerne l'assujettissement des employeurs de marins de yachts à l'ENIM, le régime social de la marmar. Cette mesure est née après le rachat d'une compagnie de ferry desservant les Anglo-normandes par une société britannique qui a souhaité appliquer aux marins sa propre législation nationale sur le travail. Des navigants ont dénoncé cette situation auprès des pouvoirs publics. Ces derniers ont par conséquent décidé d'imposer un nouveau statut qui oblige les employeurs étrangers à s'acquitter des charges sociales relatives au marin dès le moment où celui-ci demeure en activité plus de trois mois sur le territoire français. «En généralisant ce principe sans tenir compte des spécificités des différentes filières, le décret n'a pas manqué de créer une certaine opacité sur le secteur de la grande plaisance et suscite l'incertitude chez nos clients que sont les capitaines, les armateurs ou les sociétés de management.» Il faut avoir conscience que 6500 yachts naviguent aujourd'hui dans le monde. Sur cette flotte, le pavillon maltais et le pavillon issu de pays européens représentent 800 unités à eux deux. Le reste, ce sont des pavillons hors CE. «Ces derniers sont donc directement impactés par la nouvelle législation qui risque à court terme de déstabiliser complètement les activités de refit et de maintenance. Depuis le 20 avril, la Fédération des industries nautiques, par l'intermédiaire de son président Yves Lyon-Caen, a alerté les directeurs des Affaires maritimes sur cette situation. Tout est fait aujourd'hui pour revenir sur ce décret néfaste à la profession. Les élus de la région PACA ont été sollicités mais pour l'heure rien ne bouge. «L'impact du décret sur la fréquentation des yachts durant l'été est probablement faible car il s'agit pour la majorité de courtes escales. En revanche, l'inquiétude monte pour les mois à venir. Les contrats d'hivernage, les mises en chantier de refit sont sur la sellette. Les constructeurs font aujourd'hui des devis mais le carnet de commandes tarde à se remplir. Et l'on sent bien qu'il n'y a plus l'engouement qu'il y avait les années précédentes.» Autre problème aggravant, les Espagnols et les Italiens traînent les pieds pour appliquer une directive européenne sur la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). «Il est en effet plus intéressant en ce moment d'aller faire le plein de gasoil dans ces pays limitrophes qui ne respectent pas la loi et ne font l'objet d'aucun rappel à l'ordre. Cela a d'autant plus de conséquences qu'il y a toute une filière (société de carburant, traiteurs, maintenance) qui est en train de se déplacer vers ces pays.» Laurent Falaize tire le signal d'alarme : «Si aucune décision n'est prise avant le début du Monaco Boat Show, fin septembre, je crains le pire pour l'avenir de la filière en France.»



Laurent Falaize, président de Riviera Yachting Network, tire la sonnette d'alarme sur la situation de la filière refit.