



TOULON : Riviera Yachting NETWORK – Pour Laurent FALAIZE : « un vent d'espoir souffle » !

TOULON : Bonne nouvelle pour le yachting : Pour Laurent FALAIZE, Président de Riviera Yachting NETWORK et administrateur de la Confédération du nautisme et de la plaisance, un vent d'espoir souffle sur la grande plaisance en méditerranée française à la veille de deux salons majeurs.



Les échanges avec le Gouvernement semblent encourageants. Pour cause l'annonce du Gouvernement de suspendre lundi le décret relatif aux cotisations sociales des marins résidents en France et embarqués sur des yachts battant pavillon tiers (entrée en vigueur le 1er juillet) est une avancée majeure et redonne du souffle à la filière. Une nouvelle loi devrait être discutée. Pour Laurent FALAIZE, Président de Riviera Yachting NETWORK et administrateur de la Confédération du nautisme et de la plaisance, un vent d'espoir souffle sur la grande plaisance en méditerranée française à la veille de deux salons majeurs.

Les échanges avec le Gouvernement semblent encourageants. Pour cause l'annonce du Gouvernement de suspendre lundi le décret relatif aux cotisations sociales des marins résidents en France et embarqués sur des

[Visualiser l'article](#)

yachts battant pavillon tiers (entrée en vigueur le 1er juillet) est une avancée majeure et redonne du souffle à la filière. Une nouvelle loi devrait être discutée.

Laurent Falaize rappelle qu'au début de l'été, par l'adoption d'une motion de protestation, les 90 professionnels membres du cluster Riviera Yachting NETWORK, avaient unanimement tiré la sonnette d'alarme.

En effet, l'entrée en application récente de différentes mesures hypothèque l'activité économique de l'industrie de la grande plaisance, notamment en Provence-Alpes Côte d'azur, car les yachts boude nos côtes. Les entreprises membres, spécialisées dans le refit, la réparation/maintenance et les services aux yachts ont alerté les élus locaux et nationaux d'une situation qui se dégrade et qui se répercute sur une multitude d'activités.

Ce sont les élus Régionaux, Renaud Muselier (Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'azur), Hubert Falco (Président de Toulon Provence Méditerranée) et Christian Estrosi (Président de Nice Côte d'Azur) notamment qui se sont mobilisés avec force et détermination, en saisissant le 1er Aout, dans un courrier commun, le Président de la République.

Il y a quelques jours encore, lors d'une réunion de travail avec la Fédération des Industries Nautiques très active sur ce dossier, ce courrier apparaissait comme ayant réveillé le dossier ENIM : Les marins pourront choisir leur régime social. L'application du décret du 1er juillet est suspendue, un nouveau texte de loi sera mis à l'étude dans les prochaines semaines. Il devrait cette fois offrir la possibilité pour les marins de choisir leur régime social en fonction de leurs propres besoins et de ceux de l'armement sur lequel ils embarquent. Le décret sorti le 1er juillet assujettissait les équipages des yachts aux cotisations sociales françaises dès lors que le yacht passait plus de trois mois en France.

Il n'en reste pas moins que l'exode de yachts vers l'étranger aura été réel durant l'été, mais certains bateaux qui avaient renoncé à leurs travaux d'hivernage dans nos chantiers peuvent encore changer d'avis. Réponse dans les prochains jours durant les salons de Cannes et de Monaco qui sont deux rendez-vous incontournables pour les professionnels.

Le Yachting Festival Cannes qui a lieu du 12 au 17 septembre 2017 est le premier salon à flots européen avec plus de 500 bateaux dont plus de 150 unités en avant première mondiale.

Le Monaco Yacht Show qui a lieu du 27 au 30 septembre 2017 est le premier salon mondial de la grande plaisance. Chaque année, le MYS expose 125 superyachts uniques et exceptionnels.

Laurent Falaize conclut par des remerciements aux élus régionaux d'avoir donné un écho aux craintes : « merci d'être à nos côtés pour continuer à travailler en vue d'une harmonisation européenne qui fasse que demain, notre territoire, notre filière économique ne soient plus l'objet d'une concurrence déloyale. Nous continuons à jouer notre rôle de cluster, les politiques nous entendent, merci à ceux qui nous écoutent et qui ont compris qu'il était utile de considérer et défendre l'intérêt de nos entreprises, d'un secteur économique spécifique et par la même, notre richesse collective et des milliers d'emplois. »

www.presseagence.fr

Pays : France

Dynamisme : 0

[Visualiser l'article](#)

La protection du marin : pour rappel

La convention du travail maritime de l'Organisation Internationale du Travail date de 2006 et a été ratifiée par la France en 2014. L'article 31 de la loi de finances sur le financement de la sécurité sociale pour 2016 a institué dans ce cadre une obligation pour les armateurs étrangers employant des marins résidant de manière stable et régulière en France de les affilier au régime français de sécurité sociale si ces gens de mer ne sont pas d'ores et déjà soumis à un régime de sécurité sociale européen ou à un régime d'un pays ayant ratifié une convention bilatérale sur la sécurité sociale avec la France.

Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer était applicable depuis le 1er juillet dernier. Il détaille les obligations faites à cette catégorie de marins. Ainsi, sont également obligatoirement affiliés à l'ENIM (Etablissement National des Invalides de la Marine) les marins résidant de façon stable et régulière sur le territoire français et embarqués sur un navire battant pavillon tiers en dehors de l'UE/EEE/Suisse ou d'un Etat conventionné avec la France.

L'administration a décidé de retenir une présence régulière, continue et ininterrompue de plus de 3 mois en France.



Pour l'affiliation à l'ENIM, les démarches sont simples :

l'employeur ou son représentant légal désigné sur le territoire français renseigne un formulaire d'affiliation, le marin fait de même. Le Centre des cotisations des marins et armateurs (CCMA) de l'ENIM effectue une simulation des charges employeur et salarié pour les risques maladie et retraite. Puis, avant le 25 du mois suivant le mois de l'activité déclarée, l'employeur envoie à l'ENIM l'état des services des gens de mer marins à l'aide d'un fichier fourni par le CCMA. Une déclaration est ensuite effectuée chaque mois. Au préalable l'employeur aura dû fournir une caution bancaire de 12 mois de charges prévisionnelles ou en payer 6 mois d'avance.

Concernant cette nouvelle obligation sociale, l'intention est louable puisqu' elle va dans le sens d'une protection sociale accrue du marin. Pour autant, à l'heure actuelle, le taux de cotisation sociale prévoyance et retraite du marin à l'ENIM est de 12,10% pour le marin et quelque 35% pour l'armateur, le taux acquitté actuellement par les armateurs s'établissant entre 10 et 20%, en respect de la convention internationale en vigueur. Aussi, l'obligation faite aux marins résidant en France et travaillant sur un yacht battant pavillon tiers (le pavillon RIF – Registre International Français – ouvrant droit à une réduction de charges patronales) engendre soit un surcoût de la masse salariale dédiée au fonctionnement du bateau, soit une diminution de la rémunération nette des membres d'équipage. Ces charges peuvent être une contrainte évidente à l'employabilité des marins résidant en France, comme au stationnement des bateaux dans nos ports ou dans nos chantiers régionaux pour la réalisation de travaux de refit ou d'entretien pour une période supérieure à trois mois.

Il existe cependant une lueur d'espoir et quelques avancées.

Le 30 juin 2017, l'ENIM a publié sur son site internet que les cotisations sociales ne concernent que les yachts commerciaux. Les yachts privés et leurs armateurs ne seraient donc pas impactés par le décret.

Par ailleurs, dans le cadre du recours effectué par certains professionnels devant le Conseil d'Etat et bien que celui-ci ait rejeté le référé, la juridiction administrative suprême a souligné que le décret a un caractère supplétif et ne s'appliquerait donc

que si l'armateur ne paie pas de cotisation de sécurité sociale au titre de la MLC. Il faudrait que cette décision puisse être validée définitivement par l'Etat.

Le contrat de croisière

Le « contrat de croisière » qui calque le régime de l'activité de charter de yachts sur celui de l'activité de croisière classique permet de satisfaire aux contraintes édictées et rappelées par la Commission Européenne mais les disparités subsistent cruellement en Europe. Des endroits où les exonérations diverses sont admises et pratiquées avec une très grande souplesse existent en grand nombre.

Depuis trois ans, l'activité de la grande plaisance tend à diminuer et les équipages et propriétaires de yachts prennent leurs habitudes ailleurs au risque qu'ils puissent très vite préférer ces destinations yachting aux nôtres. A ceci se surajoute le récent décret d'application relatif à la protection sociale du marin qui contraint celui qui réside en France, s'il ne cotise pas dans un pays ayant un accord bilatéral avec la France, à cotiser à l'ENIM.

Les professionnels souhaitent interpeller les plus hautes autorités de l'Etat et engageront, ils ont commencé, à saisir la Cour de justice de l'Union Européenne. Par le contrat de croisière, la France s'est dotée d'un outil conforme aux exigences européennes... Une réelle harmonisation reste indispensable.

Le contrat de charter qui lie un armateur ou broker au « locataire » d'un yacht a été transformé début 2017, grâce au travail précieux de la Fédération des Industries Nautiques, en un « contrat de croisière ». Ce dernier répond ainsi à la double jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne qui remettait en cause les exonérations de TVA et de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). En effet,

www.presseagence.fr

Pays : France

Dynamisme : 0



[Visualiser l'article](#)

le charter n'étant jusqu'alors pas reconnu comme activité commerciale de l'exploitation des navires prévue à l'article 14 de la directive 2013/96 (CE), il a fallu conforter le caractère commercial de cette activité. Désormais, le contrat de croisière (transport par mer de passagers) adapté au yachting clarifie la situation en affichant la nature de prestation de service commercial et permet de bénéficier d'un régime fiscal et douanier attractif et de bénéficier des exonérations de TVA et de TICPE le cas échéant.



Contenu et avantages du contrat de croisière

Le contrat de croisière détermine les éléments constitutifs suivants :

- une prestation de voyage (service) encadrée par le code du tourisme.
- un itinéraire défini
- un transporteur assurant une activité commerciale comprenant :
 - un navire,
 - son équipage,
 - ses équipements,

[Visualiser l'article](#)

- les produits pétroliers,
 - une assurance responsabilité civile pour le navire, son équipage et ses passagers, selon les termes fixés par le Code des transports et la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers.
 - les dépenses nécessaires à la prestation de croisière distinctes de celles engagées pour le compte des passagers.
 - les règles internationales et une fiscalité applicable qui sont celles du transport par mer de passagers, encadrées par le Code des douanes et le Code général des impôts.
- Notons évidemment que des avenants au contrat sont possibles durant son exécution.
Le modèle de contrat est téléchargeable sur www.fin.fr en créant un compte. Différents cas de figures ouvrent droit à exonération partielle ou pas de TVA.

L'Exonération totale de TVA

Si les ports d'embarquement et de débarquement sont situés dans deux pays distincts appartenant ou non à l'Union Européenne, ou s'ils sont situés en France avec au moins une escale identifiée dans un pays étranger. TVA de transport à 10% : si ports d'embarquement et de débarquement situés en France avec navigation exclusive dans les eaux territoriales françaises. Si les ports d'embarquement et de débarquement situés en France avec navigation partielle hors des eaux territoriales françaises, la partie du prix correspondant à la navigation dans les eaux territoriales françaises sera soumise à la TVA du transport : 10 %.

En France, malgré ces efforts de mise en conformité de l'activité de charter aux exigences de la Commission Européenne et de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne afin d'ouvrir droit à exonération de TVA et de TICPE ; on constate malheureusement, qu'à contrario, le respect de la règle communautaire est moins scrupuleux chez nos voisins.

Ainsi, certains pays limitrophes de la France et de surcroît membres de la Communauté Européenne, constituent des destinations perçues aujourd'hui comme étant moins contraignantes et donc plus attractives. Cette situation inacceptable crée entre pays membres des disparités criantes de concurrence auxquelles il faut remédier. La proposition pourrait être que le contrat existant en France soit étendu aux pays européens et devienne l'outil d'harmonisation.

C'est en ce sens que les professionnels, membres de [Riviera Yachting NETWORK](#), souhaitent trouver au-delà de la collaboration étroite avec l'administration française – qui a permis l'émergence du contrat de croisière – une oreille attentive des responsables politiques nationaux et européens, afin de faire valoir l'impérieuse nécessité d'une harmonisation réelle et équitable. Si malheureusement rien n'est fait, les yachts vont continuer à bouder nos côtes...

La mise en place de réglementations impactant lourdement l'industrie du yachting en PACA est très urgente à régler

Les professionnels du yachting membres de [Riviera Yachting NETWORK](#) …

souhaitent dénoncer fermement la mise en place de mesures fiscales, douanières et sociales qui entament l'attractivité du territoire et le niveau d'activité et donc les retombées liées à l'accueil et la réparation de yachts en France.

Il convient urgemment d'harmoniser les textes en vigueur pour cesser de créer des conditions de concurrence déloyale jouant en faveur de territoires voisins, italien et espagnol notamment. La bienveillance publique et l'aide politique à travers des prises de positions courageuses conditionnent désormais la pérennité de la filière en France.

Il faut aujourd'hui concerter systématiquement au préalable les professionnels de la filière, dans leur diversité, pour envisager un avenir serein et stable.

www.presseagence.fr

Pays : France

Dynamisme : 0

[Visualiser l'article](#)

Quoi qu'il en soit, les professionnels de la grande plaisance doivent continuer à rester mobilisés pour que les choses évoluent vite et que le yachting, en France, puisse rester compétitif.

Il en va de l'avenir des entreprises liées à cette industrie et de l'économie de notre région. De nombreux ministres concernés, jusqu'au Président de la République ont entendu, certains ont répondu aux messages d'alerte qui leur ont été relayés concernant l'harmonisation de l'application du régime de TVA et de TICPE sur le charter (à l'échelle de l'Europe), mais la concertation utile à penser une protection du marin -après suspension du décret du 9 mars 2017- qui n'altère pas par conséquent l'attractivité de notre littoral pour les yachts et les équipages, est urgente.



Les chiffres clés de la grande plaisance

Un yacht est un bateau de plus de 24 m avec équipage professionnel.

5600 yachts de plus de 30 mètres dans le monde

Un yacht emploie 8 à 80 membres d'équipage pour 10 à 12 passagers.

6 500 yachts dans le monde de plus de 24 mètres.

30 ports de la région de Marseille à Menton soit 750 places d'hivernage (SaintTropez, Cannes, Antibes...).

www.presseagence.fr

Pays : France

Dynamisme : 0



[Visualiser l'article](#)

1/3 de la flotte mondiale naviguent l'été entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.

La globalité de l'industrie de la grande plaisance sur la méditerranée française génère 900 millions d'euros de chiffre d'affaires. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le poids économique des chantiers navals est de plus 200 millions d'euros, avec plus de 250 entreprises sous-traitantes et 2500 emplois.

Le coût de fonctionnement annuel d'un yacht représente 8 à 10% de sa valeur annuelle par an (entretien, équipage, assurance, port et gasoil maritime).

Un yacht de 30 à 40 mètres dépense environ 1 250 000 euros par an.

Un yacht de plus de 80 mètres dépense environ 5 600 000 euros par an.

La taille moyenne d'un yacht est de 42 mètres.

Les yachts sont de plus en plus grands, à l'image de l'Azam qui mesure 180 mètres.

Riviera Yachting NETWORK :

Crée en 2000, Riviera Yachting NETWORK regroupe depuis plus de 15 ans tous les principaux acteurs de la filière en méditerranée française :

- Près de 90 entreprises
- 7 chantiers navals
- des sociétés de maintenance et de services : mécanique, hydraulique, électronique, peinture, réfrigération, menuiserie, décoration, voilerie, avitaillement, agence maritime...
- En relation avec toutes les associations de professionnels que sont Fédération des Industries Nautiques, GEPY, PYA, MYBA et RIF (Registre International Français).

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Gilles Carvoyeur

Rédacteurs : André Goffin, Thierry Cari, MJ Cuvier

Photographes : Olivier Lalanne, Philippe Olivier, Elvis Lacaze, Thomas Fenêtre.

2972 route de Saint-Honoré

Résidence Val Rose

83 250 La Londe-les-Maures

Pour nous écrire : redaction@presseagence.fr

Fréquentation mensuelle moyenne :

75 000 visites uniques