



NAUTISME & YACHTS

Présent à Cannes, le monde français du yachting reprend espoir

La décision du gouvernement de modifier l'affiliation obligatoire à l'Énim a soulagé la filière, qui était rassemblée à Cannes jusqu'au dimanche 17 septembre. Reste maintenant à faire gagner le contrat de croisière.

Ouf ! Dans les allées du salon de Cannes, qui a fermé ses portes le 17 septembre, c'est le mot qui résume le sentiment de la filière française du yachting après la décision du gouvernement de modifier l'affiliation obligatoire à l'Énim (« *le marin* » du 14 septembre).

Tout le monde aura vite fait d'oublier une mauvaise saison, plombée par le dossier Énim et la concurrence italienne. « **Italiens et Espagnols ont fait la tournée des ports français cet été pour dire, ne restez pas là, venez chez nous** », résume Jacques Conzalez, le président du Gepy (le groupe des équipages français).

En proposant un gasoil hors taxe sur simple présentation d'un contrat de charter, l'Italie a raflé les têtes de croisière et tous les avitaillements qui vont avec, ne laissant à tous ceux qui vivent des yachts dans les ports français que la portion congrue d'une simple escale.

La riposte de la Fédération des industries nautiques (Fin) et de ses partenaires au sein du comité – informel – du yachting professionnel (rassemblant le Gepy, Riviera yachting network et le pôle refit de La Rochelle) est d'avoir créé un nouveau contrat de croisière, destiné à bâtir le cadre juridique d'une location de yachts.

Un outil pour sortir du contrat Myba

Un outil destiné à sortir du contrat dit Myba (la fédération internationale des brokers), qui occupe tout le terrain avec ses codes très anglo-saxons.

« **Trois cent contrats ont été signés cette saison pour son début** », explique Frédéric Verrons. Pour cet agent de yachts à Bonifacio (et administrateur de la Fin), ce contrat, qui nécessite que le broker se dote de l'assurance et de la responsabilité civile faisant de lui un véritable opérateur



Le salon de Cannes a fermé ses portes le 17 septembre.

de voyage, « **doit permettre à la grande plaisance d'entrer dans le grand monde de la marine professionnelle, avec ses règlements et ses usages** ».

Il a été préparé très en amont avec l'administration fiscale et douanière et doit, dans les mois qui viennent, être traduit pour devenir familier dans tous les ports

de Méditerranée occidentale.

Le contrat de croisière doit permettre de sortir des « **bulles réglementaires** », selon le terme d'Enc Mabo, délégué général adjoint de la Fin, engendrées par les crises de croissance d'une industrie en plein boom.

Thibaud TEILLARD