



UNE PERTE D'ATTRACTIVITÉ DE LA CÔTE-D'AZUR DEPUIS 3 ANS

Il n'y a pas que l'obligation de cotiser à l'Énim. Les professionnels de la filière yachting dénoncent un alourdissement général des charges pesant sur les armateurs de navires de grande plaisance et une distorsion de concurrence par rapport à l'Espagne et l'Italie.

La remise en cause du régime fiscal dont relevaient les yachts inscrits au commerce est une conséquence d'un arrêt de 2010 de la Cour de justice de l'Union européenne. Conséquence : le client doit s'acquitter de la TVA applicable sur la prestation de charter depuis juillet 2015 et ne peut plus avitailler le navire en carburant détaxé depuis octobre 2016. Ainsi, un yacht de 42 mètres qui fait le plein de gas-oil en Italie plutôt qu'en France économise 21 000 euros par semaine en raison du différentiel de taxes, selon Riviera Yachting Network.

La perte d'attractivité ne date pas de cette année. « **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 », affirmait en juin dernier une motion de Riviera Yachting Network.

Renaud Muselier, président de la région Paca, Hubert Falco, président de la communauté d'agglomération de Toulon, et Christian Estrosi, président de la métropole de Nice, ont écrit au Président de la République, Emmanuel Macron, le 1^{er} août pour l'alerter sur la gravité de la situation et en appeler à son « **intervention directe** ». Ils soulignent l'urgence d'une harmonisation des réglementations sociales et fiscales au niveau européen.

La filière pèse lourd. En Méditerranée française, l'industrie de la grande plaisance représente un chiffre d'affaires de 900 millions d'euros.

O. M.