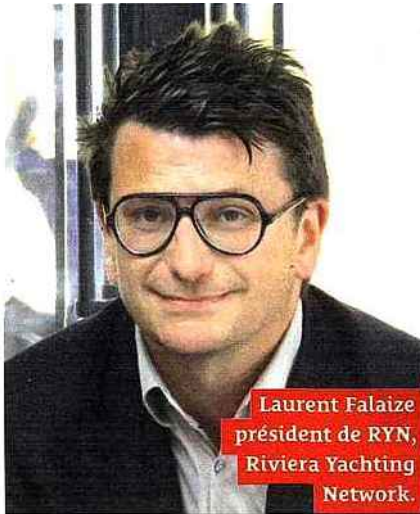




# « Il y a grand danger sur la grande plaisance »



Laurent Falaize  
président de RYN,  
Riviera Yachting  
Network.

DEUX ACTUALITÉS À L'ÉCHELLE EUROMÉDITERRANÉENNE RISQUENT DE METTRE EN PÉRIL LA FILIÈRE DE LA GRANDE PLAISANCE SUR LA FISCALITÉ D'AVITAILLEMENT À DEUX VITESSES ET LE MANQUE D'HARMONISATION SUR LES CHARGES SOCIALES. LAURENT FALAIZE, PRÉSIDENT DU RÉSEAU RIVIERA YACHTING NETWORK, BASÉ DANS LA RADE TOULONNAISE ET RASSEMBLANT LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SECTEUR SUR LE LITTORAL RÉGIONAL, TIRE LA SONNETTE D'ALARME ET VEUT MOBILISER ÉLUS ET FORCES ÉCONOMIQUES AVANT QUE L'HORIZON S'OBSCURCISSE SUR LES ENTREPRISES ET L'EMPLOI.



PHOTOS O. R.

**TPBM : Quelle est la genèse des problématiques actuelles, à commencer par celle sur la fiscalité ?**

Laurent Falaize : Tout a démarré d'une saisine de l'Europe par les Italiens, arguant du fait que la France ne respectait pas le règlement final inhérent à l'activité yachting et charter, et débouchant sur l'arrêt « Bacino » du 22 décembre 2010. Il s'agissait de lutter contre une disparité d'approvisionnement gasoil entre le particulier qui devait payer en TTC et le professionnel déchargé de taxes. L'Union européenne a donc saisi le gouvernement français pour une remise en question du statut d'activité commerciale au profit d'une activité de loisir. Dans le cadre d'un moratoire de trois ans, les Français ont travaillé le sujet point par point, en mettant sur le tapis toutes les doléances, et ont établi un nouveau contrat de croisière incluant l'activité commerciale, un yacht étant un navire qui transporte des personnes, comme pour la croisière. La démarche a été validée par Bercy et a remis la filière dans les clous, pensait-on. C'était sans compter sur les

réticences des Anglo-Saxons qui contrôlent le marché (au niveau des gestionnaires et du management des yachts, NDLR). Ils ont non seulement contesté les textes dès leur application, mais fait valoir leur propre contrat de transport supplantant le nôtre.

**Tout ceci a obligatoirement des conséquences. A quel(s) niveau(x) ?**  
Les sociétés de management

vont au plus simple, avec des habitudes de contrat de charter qu'il est très difficile de changer au profit du contrat de croisière. Même si nous essayons d'être très convaincants, les Anglo-Saxons n'ont pour le moment pas envie de s'embêter avec des incertitudes liées à de nouvelles dispositions et préfèrent garder les « anciens » contrats. Ils envoient donc leurs bateaux en prendre le gasoil en Italie et en

Espagne, pays où les appréciations des normes concernant les taxes européennes diffèrent de notre interprétation française. Laquelle est pourtant claire et relativement simple : le yacht doit être commercial, disposer d'un équipage permanent et appliquer le nouveau contrat de croisière. Un yacht de 42 mètres économise ainsi 21 000 euros par semaine en faisant le plein en Italie en rai-



son du surcoût lié chez nous à la taxe sur le gasoil maritime (TICPE\*) des contrats de charter. Résultat, l'environnement du charter dans son ensemble se déplace avec le bateau pour faire le plein ailleurs, touchant les dépenses de lubrifiant, d'équipement, de nourriture, de pressing, de vie de l'équipage en général et, forcément, de réparation/entretien ensuite. L'affaire est grave mais si l'on considère que nous sommes dans une année de transition dans ce domaine, j'ai envie de penser que rien n'est perdu et que l'on peut trouver des solutions d'harmonisation fiscale avec le temps. Les sociétés d'avitaillement de la région\*\* enregistrent une chute de 50 % de leur activité en ce moment en conséquence directe de la problématique, mais continuent quand même de travailler. Nous allons poursuivre parallèlement les explications sur le sujet. La deuxième actualité majeure que constitue le nouveau statut du marin me semble encore plus périlleuse pour la filière.

**Que se passe-t-il exactement ?**

Le décret du 9 mars 2017 sur les charges sociales relatives aux marins navigant sous pavillon étranger et résidant en France depuis six mois et plus complique la donne, ou plus exactement crée les conditions d'une distorsion de concurrence. Alors qu'ils étaient jusqu'alors exonérés de ce type de cotisations, les marins en question sont en effet dans l'obligation désormais d'être affiliés au régime d'assurance vieillesse (et rattachés à l'Enim\*\*\*, régime social des marins de France, NDLR) lorsqu'ils exercent une activité



directement liée à l'exploitation du navire. Mon propos n'est absolument pas de dire que c'est un tort ni de défendre les exonérations en tout genre, nous payons tous dans nos métiers des cotisations salariales et patronales qui contribuent au fonctionnement de notre pays. Nous en sommes fiers. Sauf que sur ce plan-là également, il ne peut y avoir deux vitesses, ou deux écoles en Europe, entre ceux qui paient et ceux qui s'en affranchissent, comme nos voisins dont l'interprétation des textes diffère encore. En tout logique de marché, dans une même zone de navigation, de mouillage et d'entretien/réparation comme la Méditerranée, ces disparités font fuir les yachts de chez nous. C'est basique : pour un bateau battant pavillon étranger et employant sept personnes, le surcoût annuel de ces charges est de 300 000 euros, soit quelque 20 % supplémentaires. Aucune société de management dans le yachting professionnel, anglo-saxonne ou pas d'ailleurs, ne va prescrire à ses clients de venir dépenser plus chez nous, surtout s'il faut par-dessus le marché payer plus cher l'avitaillement.

**Cette situation peut-elle mettre en péril la filière régionale ?**

Complètement, et c'est bien de la filière régionale dont il s'agit et non une problématique qui toucherait d'autres zones maritimes françaises, car

le yachting se partage entre deux endroits dans le monde, les Caraïbes et la Méditerranée. C'est une situation qui met en danger les chantiers ainsi que leurs 2 500 emplois directs, sans parler des emplois induits et des retombées économiques, industriels comme touristiques.

C'est un phénomène de crise qui peut se répandre comme une traînée de poudre et dévaster ce que nous avons mis des années à bâtir. L'inquiétude gagne tous les chantiers qui sont pris dans une sorte de paradoxe puisqu'ils ont à la fois envie dénoncer le péril et besoin de rester discrets au regard des lourds investissements consentis dans leur outil de travail. L'entreprise qui pousserait un cri d'alarme prendrait le risque de perdre encore plus de clients... Nous, réseau Riviera Yachting Network, rassemblant les principaux acteurs du secteur sur le littoral régional, avons décidé d'agir au nom de ces entrepreneurs et de leurs salariés.

**Comment agissez-vous concrètement ?**

J'ai sollicité les autorités politiques du Var et de la région, en premier lieu Renaud Muselier, Hubert Falco, Christian Estrosi, mais aussi tous les parlementaires, ainsi que les responsables patronaux et consulaires, afin d'alerter le gouvernement. Il est encore temps de prendre les mesures néces-

saires pour éviter une grave crise économique et sociale. En l'occurrence, nous demandons la saisine de l'Union européenne en vue d'une harmonisation sociale et fiscale. La nuance est fondamentale : nous ne réclamons pas une exonération mais une harmonisation ! Nous défendons nos salariés, leurs droits et leur statut, ce qui est tout à fait respectable, et en même temps nos droits à continuer d'exister dans des conditions égales à celles de nos voisins, ce qui est tout autant respectable et nous permettra de continuer à les employer. Si rien n'est fait, tous les chantiers et leurs sous-traitants peuvent se retrouver dans le rouge ces prochains mois. On peut raisonnablement penser qu'il faut beaucoup moins de temps pour détruire 2 500 emplois que pour les créer... A méditer.

■ **Propos recueillis par Olivier Réal**

\* Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques

\*\* Laurent Falatze connaît d'autant mieux le sujet de l'avitaillement qu'il dirige avec son frère Philippe à La Crau l'entreprise Foul 83, distributeur d'énergie dans le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches du-Rhône

\*\*\* Etablissement national des invalides de la marine