



La filière française du yachting en eaux troubles



Des yachts dans le port de Monaco. © HOCH ZWEI / Picture-Alliance/AFP

Malmenée par une réglementation fiscale et sociale contraignante, la filière française de la grande plaisance se bat pour survivre. Et semble émerger doucement la tête de l'eau.

Les professionnels du yachting ont accueilli avec soulagement la décision du gouvernement, à la mi-septembre, de revoir la nouvelle réglementation sociale du secteur. « Cela nous donne un grand espoir », confie Thierry Voisin, président du Comité européen des professionnels du yachting (ECPY), basé à Nice.

Il faut dire que le décret du 9 mars 2017 avait fait trembler la filière de la grande plaisance. Il oblige les armateurs d'un navire (plus de 24 mètres, NDLR) battant pavillon étranger à payer des cotisations sociales pour leurs marins résidant en France depuis plus de trois mois. Une mesure qui les frappe lourdement. Ainsi, le surcoût annuel lié à ces charges sociales s'élève à 300 000 euros pour un équipage de sept personnes. Un nouveau texte de loi est désormais à l'étude. Prévu pour le mois de novembre, il offrira la possibilité aux marins de choisir leur régime social, entre l'Enim (la sécurité sociale des marins, NDLR) ou d'autres régimes non définis à ce jour.

Des marins à terre

Appliqué depuis le premier juillet, le décret social a causé en peu de temps des dommages significatifs, avec de nombreux marins expérimentés restés à quai cet été. « L'info a vite circulé et les agences de placement et les managers de yacht ont prévenu les propriétaires de ne pas embaucher de Français, les premiers visés par



[Visualiser l'article](#)

le décret », confie Jacques Conzaes, président du Groupement des équipages professionnels du yachting (GEPY). Autre conséquence, des chantiers navals de réparation et de maintenance ont été annulés. Société emblématique de refit basée à La Ciotat (13), Compositeworks a ainsi perdu un chantier pour un navire de 152 mètres, parti en Espagne. Face à la gravité de la situation, trois élus ont tiré la sonnette d'alarme début août. Renaud Muselier, président de la région Paca (Provence-Alpes-Côte d'Azur), Hubert Falco, sénateur-maire de Toulon, et Christian Estrosi, maire de Nice et président de la métropole Nice-Côte d'Azur, ont adressé une lettre au président de la République appelant à « une mobilisation urgente du gouvernement ».

Au-delà du décret, les politiques ont déploré « l'effet cumulatif des disparités fiscales » conférant aux pays méditerranéens voisins « des avantages concurrentiels décisifs ». Principale mesure décriée : l'application rigoureuse en France d'un arrêt européen sur la taxation du gasoil des yachts de charter, alors que l'Italie et l'Espagne ont su contourner les demandes de Bruxelles et opter pour une fiscalité plus avantageuse. Résultat, « le coût du litre de gasoil est d'environ 50 centimes moins cher en Italie », souligne le président de l'ECPY, Thierry Voisin. Sachant qu'une unité de 45 à 50 mètres nécessite environ 80 000 litres pour faire un plein, le compte est vite fait. Et les navires de grande plaisance désertent peu à peu les rivages français pour voguer sur des eaux moins coûteuses. Début août, les quatre plus gros distributeurs de gasoil maritime de la région avaient perdu 50 % de leur chiffre d'affaires pour la saison 2017.

250 millions d'euros de perte

Pour cet été, « la baisse de fréquentation des yachts est estimée à 25 % sur l'ensemble du littoral méditerranéen », indique [Laurent Falaize](#), président de [Riviera Yachting Network](#). « La plupart des charters ont été signés dans la région de Naples ou aux Baléares », ajoute Thierry Voisin. À Antibes, plus gros port de yachting d'Europe, le fameux quai des milliardaires était, selon l'avis de professionnels, plus vide que d'habitude. Autre indice, à Nice, la fréquence des pilotages maritimes, obligatoires pour faire entrer les bateaux de plus de 50 mètres dans un port, a baissé de 45 % au mois d'août. Dans une région qui génère 6 000 emplois directs et indirects liés au yachting, et 120 000 emplois liés à la mer, l'impact économique est de taille. « On estime la perte à 250 millions d'euros », déplore [Laurent Falaize](#). En moyenne, un yacht dépense 1,27 million d'euros par an. Du fait de leur absence, c'est tout un écosystème de commerces – traiteurs, fleuristes, pressings, etc. –, de prestataires techniques et de sociétés de services qui a subi les remous liés à la réglementation française et européenne.

La modification annoncée du décret social a, certes, remis du baume au cœur des professionnels du [yachting](#). En cette période où sont signés les contrats d'hivernage, alors que vient de s'achever le Cannes Yachting Festival et que démarre bientôt le Monaco Yacht Show, « les sociétés de refit espèrent voir leurs carnets de commandes repartir », souligne [Laurent Falaize](#). Pour autant, beaucoup reste à faire. « Il y a une nécessité absolue d'harmoniser les pratiques européennes », insiste Franck Dosne, directeur des ports à la chambre de commerce Nice-Côte d'Azur. Il ajoute : « Cela fait 5 ans que la réglementation française change chaque année, ce qui entraîne une perte de confiance de la clientèle internationale. Il nous faut une réglementation claire, simple et stable. » Élus locaux et professionnels de la plaisance montent désormais au créneau pour demander à Bruxelles une harmonisation fiscale du gasoil sur toute la façade méditerranéenne. En attendant, regrette Franck Dosne, « le mal est fait, et les dégâts de cette année, on ne les récupérera pas ».