

Ce cahier des charges pourrait se décliner autour d'un triple objectif :

- les prestations standard assurées par le transporteur sont précisées (fourniture du navire, de l'équipage, du carburant...);
- le contrat distingue les dépenses assurées pour ces prestations standards des autres;
- l'itinéraire est fixé par le contrat et ne peut être modifié que par le transporteur, à la demande ou non du client;
- en tant que représentant du transporteur qui doit s'assurer de ses qualifications, le capitaine a autorité sur le bateau;
- le courtier est partie au contrat;
- le champ de responsabilité du transporteur est précisé.

La DGDDI souligne par ailleurs que lorsqu'il n'est fait référence dans le contrat qu'à un port unique d'embarquement et de débarquement et à une zone de navigation, la rédaction n'est pas contraire à la qualification de contrat de prestation de service éligible à l'exonération, si elle est corroborée par les éléments repris ci-avant. L'ajout d'escales ou de changement de port de débarquement relève de la décision du transporteur.

Concernant le contrat de transport à la journée et pour des raisons évidentes de souplesse par rapport au contrat qui prévoit un hébergement, il est admis que l'identité des passagers ne soit pas mentionnée. Seul un nombre maximal doit être indiqué.

Depuis des années, Riviera Yachting Network souhaite que les cadres fiscaux touchant aux activités yachting puissent être clarifiés avec des contrats simplifiés et y travaille. Il y a donc sans aucun doute un travail de simplification des conventions types à effectuer pour n'en avoir plus qu'une seule.

Enfin et sur les distorsions de concurrence fiscale entre les pays européens, par manque d'harmonisation, Riviera Yachting Network avait porté plainte en 2016 contre l'Italie, devant la Commission Européenne, afin que cet Etat membre se mette en conformité avec l'application de l'exonération des droits d'accises aux directives européennes. Après un avertissement et une mise en demeure de la Commission Européenne, celle-ci a transmis la plainte à la CJUE qui doit finalement statuer le 16 septembre 2021. A suivre...

Le poids de la filière yachting

Lors du dernier apéro-infos organisé chez IMS 700 en présence du Président de la Région Sud, Renaud Muselier et du journaliste économique, Jean-Marc Sylvestre, les membres du cluster ont pu échanger sur la situation économique, la reprise, l'avenir, les aides publiques, la vision globale de l'industrie du yachting...

Il ressortait encore que « vue de Paris », la filière yachting n'est convenablement appréhendée que par quelques-uns et qu'il nous faut sortir de l'équation simpliste : Yacht = Riches.

Depuis des années, nous travaillons ensemble au sein du cluster à dépasser cette logique nécessairement clivante en mettant en avant l'énorme poumon économique régional qui fait de cette filière d'excellence une importante créatrice de richesse et d'emplois.

François de Canson, Président du Comité Régional de Tourisme en charge désormais du développement économique et de l'attractivité régionale, a proposé de financer, en collaboration avec Riviera Yachting Network, une étude du poids économique de la filière yachting en Région Sud...ce que nous attendons depuis longtemps et qui permettrait de communiquer de manière objective sur le poids réel de notre filière et sans doute d'être entendus et mieux considérés.



COFINANCÉ PAR :



Édité à 600 exemplaires sur papier recyclé
68 allée des Forges - 83500 La Seyne-sur-Mer
Tél. 04 94 24 21 93 – contact@rynetwork.com
www.riviera-yachting-network.fr



Reprise très timide des activités yachting cet été...et après !?

En 2020, les chantiers de refit/réparation de yachts de la Région Sud avaient vu leur chiffre d'affaires diminuer en moyenne de 15% par rapport à 2019. Après un très bref sursaut d'activité fin décembre/début janvier 2021, les difficultés économiques apparues en 2020 avec le COVID persistaient ; la morosité voire la baisse s'était poursuivie sur le 1^{er} semestre 2021.

Le chiffre d'affaires alloué par les chantiers aux sous-traitants a quant à lui plus sensiblement diminué (-22%). C'est ainsi que l'ensemble de la chaîne de valeur de la filière refit et services aux yachts souffre.

Parmi les entreprises concernées, les disparités sont fortes et les difficultés d'intensité diverse selon les périodes. Il nous faut donc continuer à veiller collectivement et équitablement à ce que cette situation ne déstabilise pas durablement l'ensemble de la filière, notamment en termes d'offre globale de service des yachts. Ce constat au même titre que ces craintes nous ont conduit à demander au gouvernement, par l'intermédiaire de la Ministre de la Mer, une aide spécifique dédiée aux entreprises intervenant majoritairement dans le secteur du yachting professionnel. Nous avons pour ce faire recensé et mesuré précisément auprès de chacune des entreprises membres de notre réseau les fluctuations d'activités enregistrées.

Puis, plutôt tardivement, la saison 2021 de navigation des yachts a démarré. Chez les professionnels, la crainte de revivre une saison aussi mauvaise qu'en 2020 (-50%) était grande. De nombreuses unités, face aux contraintes des protocoles COVID et de la mise en application de l'arrêté 123-2019 dit « mouillage », avaient annoncé que leur destination de « cabotage » ne serait pas française.

A la fin août et sans qu'aucun bilan définitif ne puisse être tiré, on peut déjà noter que la flotte yachting n'a pas été abondante sur nos côtes mais que les acteurs de la filière yachting ont fait du qualitatif. L'offre de yachts ayant été nettement inférieure à la demande, les yachts présents en Méditerranée française auront en effet bien fonctionné.

La 1^{ère} semaine de juillet, les armateurs et « guests » des yachts présents étaient majoritairement européens puis à partir de la 3^{ème} semaine, les personnes embarquées couvraient un champ de clientèle de dimension mondiale, plus conforme à la normale. Les yachts traditionnellement présents en Grèce, en Croatie, au Monténégro et en Albanie en début de saison ont ensuite moins migré vers nos côtes.

On peut ainsi estimer que l'activité yachting durant les mois de juillet et août 2021 aura été 25% plus faible qu'en 2019; que beaucoup de bateaux du segment 40-55m ont sillonné notre littoral et que les yachts plus gros sont majoritairement restés naviguer sur d'autres eaux.

Défendre nos entreprises, contribuer à l'accompagnement de la filière pour rester compétitifs, attractifs, c'est cet objectif que l'ensemble de nos actions visent, pour être toujours meilleurs !!

Gardons à l'esprit que la hausse du nombre de commandes et de ventes de yachts neufs (+6% en 2020) pendant la pandémie nous fait espérer un surcroît d'activité. Les constructeurs qui s'étaient diversifiés à travers le refit doivent en effet se concentrer sur leur cœur d'activité.



Laurent Falaize – Président de Riviera Yachting Network

Où en est-on des éventuelles aides spécifiques aux entreprises en difficulté ?

L'industrie du yachting en Méditerranée française a souffert de la fermeture de l'espace Schengen au niveau de la fréquentation touristique.

Cet été, les contraintes sanitaires ont certes été assouplies pour la navigation, le Préfet Maritime ayant levé le 17 mai dernier l'interdiction pour les yachts battant pavillon hors Schengen de mouiller dans les eaux territoriales. Pour autant les craintes de nouvelles contraintes sanitaires, doublées de celles relatives aux interdictions de mouillage ont continué à impacter l'activité économique liée au secteur du yachting sur nos côtes régionales (comme évoqué dans l'édito).

Depuis le début de l'année, la Ministre de la Mer et son cabinet notamment, suivent de près, à travers le cluster Riviera Yachting Network, les difficultés qu'enregistrent les entreprises de la filière du refit et services aux yachts dans le contexte actuel.

Depuis le début de l'année, nous demandons qu'une aide de type Fonds de solidarité puisse être mise en place pour les entreprises du yachting. Dans le cadre d'un plan tourisme *ad hoc*, les activités de réparation de plaisance dans les DOM ont pu bénéficier d'aides spéciales.

C'est dans cette logique que nous continuons à agir afin que les entreprises de la filière qui recensent plus de 60 codes NAF différents puissent bénéficier, en fonction de leurs difficultés propres, d'aides financières spécifiques. Insistant sur la singularité du tissu économique yachting en Région Sud, nous avons sensibilisé le Préfet de Région sur cette nécessité. Le Président du Conseil Régional, Renaud Muselier, a quant à lui apporté son soutien.



Laurent Falaize a évoqué auprès du Président de la République les difficultés de la filière yachting en Région Sud lors de l'escale du BPI BIG Tour à La Londe-les-Maures

à nos démarches en interpellant le 1er Ministre, Jean Castex et le Ministre de l'Economie et des Finances, Bruno Le Maire Nous insistons auprès de l'ensemble des décideurs politiques - même furtivement parfois - sur la spécificité de nos activités, sur le poids de l'activité du yachting professionnel en France dans le but que nos entreprises puissent obtenir le soutien de l'Etat. C'est un travail de tous les instants.

Les perspectives de mouillages écologiques

Début août, le journal Le Monde publiait une tribune signée d'une dizaine de scientifiques spécialistes de la protection de la posidonie et écrivait : « Nous ne pouvons accepter la destruction du bien commun que constituent les herbiers de posidonies », ajoutant : « Combattues par le secteur du yachting, les mesures de protection de cette plante sous-marine méditerranéenne qui remplit des fonctions écologiques cruciales doivent absolument être maintenues ».

Or, les organisations professionnelles liées au yachting, ne combattent en rien les dispositions réglementaires prises; depuis de mois elles souhaitent simplement travailler à l'élaboration de solutions alternatives, de mouillages écologiques,

en quête du meilleur équilibre entre économie et environnement. Notre défi est évidemment celui d'un développement durable.

Durant la saison estivale, les seize arrêtés préfectoraux réglementant le mouillage et l'arrêt des navires le long de nos côtes sont entrés en vigueur.

Toutefois, l'ensemble des unités de contrôle avaient reçu des instructions pour faire preuve de pédagogie et de bienveillance afin d'amener les usagers de la mer à comprendre les enjeux et respecter la réglementation. Près d'une soixantaine de yachts ont fait l'objet d'infractions et il a été constaté qu'un travail d'information restait encore à faire.

En parallèle, les organisations professionnelles de la plaisance, de la grande plaisance et des équipages se sont mis autour de la table, à l'invitation de la Préfecture Maritime, pour dessiner ensemble ce que pourraient être les contours d'un mouillage écologique à faire émerger au niveau régional. Un premier point d'étape sera effectué mi-septembre : la Préfecture Maritime, la Direction Inter-Régionale de la Mer Méditerranée (DIRM), Riviera Yachting Network, Professionnal Yachting Association (PYA), le Groupement des Equipages Professionnels du Yachting (GEPY), le Comité Européen des Professionnels du Yachting (ECPY), SOS Méditerranée et la Fédération des Industries Nautiques (FIN) travaillent en ce sens.

L'objectif premier est de cartographier et dimensionner des zones de mouillage Yachting de yachts qui soient privilégiées et qui permettent de s'amarrer sur des mouillages écologiques dans des environnements préservés.

Le Préfet maritime souhaite aussi que soit élaboré un cahier des charges d'un label yachting. Les collectivités accueillantes pourraient à travers ce dispositif afficher une qualité d'accueil de yachts avec un engagement réciproque : accueil / mouillage dans un environnement préservé / protégé = engagement à respecter la réglementation des lieux.

La qualité environnementale, la qualité de services techniques aux yachts et la qualité de services d'agrément.

Dès cet été, en partenariat avec l'industriel VICAT, le cluster avait proposé de faire installer une dizaine de bouées d'amarrage écologique mais la durée d'instruction des études d'impact ne le permettait pas.

Un cadre fiscal compétitif

Estimant que le contrat dit de « croisière » et celui dit « de transport » jouent, par leur différence de contenu, en défaveur de notre attractivité territoriale (cf. Newsletter 41), le cluster a souhaité saisir la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects afin qu'elle rende un avis éclairé. Pour ce faire, Riviera Yachting Network missionnait en avril l'avocat spécialisé qui avait participé en son temps à l'élaboration du contrat de croisière. Le cluster notait en effet une évolution de la pratique concernant la rédaction des conventions types au niveau des informations relatives à l'itinéraire emprunté et aux passagers -peu ou pas détaillées-. La question de fond était de savoir si les navires utilisés dans ce cadre juridique-là restaient éligibles à l'exonération de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) prévue au code de Douane.

Fin juillet, la DGDDI précisait que suite à l'arrêté de la CJUE en date du 21 décembre 2011, des conventions types ont été élaborées et leur qualification de contrat de transport repose sur le faisceau d'indices suivants :

- l'intitulé du contrat permet d'identifier une prestation de service;
- les prestations de voyages, les stipulations obligatoires et les prix sont encadrés par le code du tourisme;

Cannes Yachting Festival

Du 7 au 12 septembre, Riviera Yachting Network sera très heureux de vous accueillir sur son stand, à l'emplacement habituel. Venez nous rencontrer Stand Jetée 156 au pied u Palais du Festival.

Un apéritif est prévu le 10 septembre à 11h30 (inscrivez-vous auprès de contact@rynetwork.com), mais boissons ou café vous seront offerts sur la durée du salon...

Assises de l'Economie de la Mer

Les 14 et 15 septembre. Nice - Palais des Congrès.

Riviera Yachting Network qui a été un des artisans de l'organisation de ces assises disposera d'un stand sur l'événement et le 14 septembre à 18h20, Laurent Falaize, Président du cluster participera à une table ronde sur le thème : Le yachting, une filière face aux enjeux économiques et environnementaux

Monaco Yacht Show

Du 22 au 25 septembre, Riviera Yachting Network sera présent sur la salon au sein du Stand « France Home to Superyachting, partagé avec le Registre International Français et le Groupement des Equipages Professionnels du yachting. Vous êtes les bienvenus!!!

Suivi des régates des Voiles de Saint Tropez

Le 2 octobre 2021, comme chaque année, Thierry ARNAL (Trans côte d'Azur) met à disposition son yacht pour Riviera Yachting Network afin de nous permettre de suivre les merveilleuses régates au plus près et déjeuner à bord de son fabuleux grand catamaran (infos : contact@rynetwork.com)

Mets d'amsterdam du 16 au 18 novembre 2021.

Au sein du pavillon Superyacht, Riviera Yachting Network y disposera d'un stand de 24m2 sur lequel les entreprises intéressées pourront sous conditions co-exposer... Qu'on se le dise... (infos : contact@rynetwork.com)