



## 15ème législature

<b>Question N° : 101</b>	<b>De M. Jean-Louis Masson ( Les Républicains - Var )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie et finances</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Économie et finances</b>
<b>Rubrique &gt; impôts et taxes</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Difficultés de la filière yachting</b>	<b>Analyse &gt; Difficultés de la filière yachting.</b>
Question publiée au JO le : <b>23/01/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/01/2018</b> page : <b>567</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les difficultés de la filière yachting en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. En effet, cette filière dont l'importance dans le tissu économique local, qu'il s'agisse d'attractivité du territoire ou du nombre d'emplois concernés, n'est plus à démontrer, doit faire face à de grandes difficultés. Ces problèmes sont essentiellement liés aux avantages concurrentiels décisifs accordés aux États voisins ne dépendant pas des mêmes règles fiscales que la France en matière de taxes sur le gazole ou, même, de cotisations retraite des équipages. Ces divergences fiscales et sociales avec les pays concurrents ont des répercussions directes sur la compétitivité de nos industries nautiques sans qu'elles en soient responsables. C'est ainsi, par exemple, que faire le plein de gasoil en Italie, pour un yacht de 42 mètres, permet d'économiser la somme appréciable de 21 000 euros par semaine, essentiellement sur les taxes, et que le surcoût imputable aux charges sociales pour un équipage de sept personnes équivaut à 300 000 euros par an. De ce fait, Saint-Tropez, fleuron portuaire varois pour les grosses unités, a ainsi perdu 30 % de chiffre d'affaires en escales de yachts depuis le début 2017 et l'entrée en vigueur de nouvelles contraintes fiscales. Plus grave encore, les chantiers navals de la région sont déréférencés, comme Monaco Marine ou Compositeworks (La Ciotat) qui vient de perdre un bateau de 152 mètres qui sera construit en Espagne. C'est pourquoi, face à l'urgence de la situation, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre rapidement afin d'harmoniser, au regard des enjeux économiques, sociaux et stratégiques en cause, les réglementations fiscales et sociales à l'échelon européen, afin de ne plus pénaliser l'industrie nautique de la France et de sa Méditerranée.

### Texte de la réponse

#### FILIÈRE NAUTIQUE DANS LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Louis Masson, pour exposer sa question, n° 101, relative à la filière nautique dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**M. Jean-Louis Masson.** Je veux appeler l'attention du Gouvernement sur les difficultés de la filière de la grande plaisance dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. J'associe à cette interpellation ma collègue Geneviève Levy, députée de Toulon.



Pôle d'excellence dans le tissu économique local, au niveau tant de l'attractivité que du nombre d'emplois créés, cette filière est confrontée à de grandes difficultés. Véritable gisement économique pour le territoire avec plus de 8 000 emplois et 100 millions d'euros investis dans l'outil de travail en dix ans, l'industrie nautique de plaisance est devenue une source d'activité considérable pour les TPE et les PME. Or elle doit faire face à de grandes difficultés. Ainsi, les chantiers navals de la région sont déréférencés, à l'instar de Monaco Marine et de Compositeworks, à La Ciotat, qui vient de perdre la construction d'une unité de 152 mètres, laquelle sera réalisée en Espagne.

Force est de constater que notre industrie ne fabrique plus de yachts ou de super-yachts de plus de 30 mètres. Au-delà de la situation des entreprises, soulignons qu'un yacht amarré est aussi une source d'activité pour les commerces et les services. À titre d'exemple, on estime qu'un yacht de 50 mètres entraîne un ruissellement de quelque 30 000 euros par jour en moyenne dans l'économie locale.

Les difficultés dont nous parlons ici sont sous-tendues par des disparités décisives en matière de fiscalité et de charges sociales entre la France et ses voisins. De ce fait, la saison 2017 s'est soldée par un manque à gagner de plus de 200 millions d'euros sur notre littoral, de Marseille à Menton, qu'il s'agisse des pertes de chiffre d'affaires dans les chantiers de réparation ou des pertes économiques pour les hôtels, les restaurants, les places de port, les services associés, les lubrifiants ou le carburant.

La loi des finances pour 2018, qui procède à une forte hausse des droits de francisation et du droit de passeport pour les navires de plus de 30 mètres va, de toute évidence, aggraver encore la situation. Aussi j'aimerais connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre avant qu'il ne soit trop tard, pour que les activités liées à la grande plaisance ne soient plus à ce point pénalisées dans notre pays par rapport à nos partenaires européens.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

**M. Olivier Dussopt**, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics*. Monsieur le député, vous appelez l'attention du Gouvernement sur les difficultés que rencontre la filière de la grande plaisance, notamment dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'évolution des critères permettant de bénéficier de l'exonération de TVA et droits d'accise pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible à bord des navires résulte de la prise en compte de deux arrêts rendus par la Cour de justice de l'Union européenne. Elle s'inscrit donc dans une perspective d'harmonisation européenne.

En effet, l'utilisation commerciale du navire s'apprécie au niveau de l'utilisateur final. Dans ces conditions, la France a dû modifier sa réglementation afin de se mettre en conformité avec le droit européen. Ce changement, intervenu le 1er octobre 2016 – soit près de cinq ans après les arrêts évoqués –, a fait l'objet d'une information préalable auprès des professionnels. En outre, les produits énergétiques consommés par les navires utilisés à des fins commerciales, notamment pour le transport de personnes, restent exonérés de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – et de TVA.

S'agissant de l'activité des chantiers navals, un certain nombre de mesures ont été prises, et confirmées. Une exonération de TICPE pour les carburants destinés aux moteurs de navires utilisés dans le cadre de la construction, du développement, de la mise au point, des essais ou de l'entretien des navires et de leurs moteurs a notamment été introduite dans la dernière loi de finances. En ce qui concerne la protection sociale des marins, ceux-ci relèvent d'un régime spécial pour les assurances maladie et vieillesse, avec l'Établissement national des invalides de la marine – l'ENIM. Ils bénéficient déjà d'un régime social largement dérogatoire avec le maintien d'une couverture sociale adaptée. Selon l'activité des navires, les employeurs ou les armateurs sont aussi éligibles à certaines exonérations spécifiques de cotisations ou aux dispositifs d'allègements généraux de cotisations et contributions qui seront renforcés à partir du 1er janvier 2019.

À compter de cette date, ces allègements prendront la forme d'une réduction permanente de cotisations sociales de



six points pour les rémunérations n'excédant pas 2,5 SMIC et du renforcement du dispositif de réduction générale des cotisations et contributions sociales étendu aux cotisations chômage et complémentaires retraites. Ce renforcement vise justement à favoriser l'emploi et à soutenir la compétitivité de nos entreprises, y compris dans l'industrie nautique.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Louis Masson.

**M. Jean-Louis Masson.** Notre région, monsieur le secrétaire d'État, a longtemps vécu de la marine de guerre et a assuré une transition économique, notamment en se tournant vers la grande plaisance. Vous avez à juste titre rappelé l'arrêt européen relatif à la taxation ; mais la France l'applique de façon très rigoureuse, ce qui n'est pas le cas de l'Italie et de l'Espagne. De deux choses l'une, donc : soit la France est moins rigoureuse dans l'application de cet arrêt, soit l'on doit faire pression sur l'Union européenne, de façon que l'Italie et l'Espagne appliquent la surtaxe. La concurrence doit en effet être équitable entre la France et ses voisins méditerranéens.