

## Voyage fiscal au paradis des yachts

PAR YANN PHILIPPIN

ARTICLE PUBLIÉ LE VENDREDI 19 MAI 2017



Le «Maoro» de Maurice Ricci © DR

Révélation sur les patrons français qui, à l'image de Jean-François Decaux, Olivier Bertrand ou Stéphane Courbit, ont choisi de jeter l'ancre sur l'île, paradis fiscal au cœur de l'Europe.

Maurice Ricci, patron et actionnaire majoritaire du géant des services informatiques Akka Technologies, adore les yachts. Cela tombe bien, il en a les moyens. La 230<sup>e</sup> fortune française, avec 300 millions d'euros de patrimoine selon le magazine *Challenges*, a possédé trois navires différents en dix ans. Le dernier en date, un magnifique Sunseeker 115 Sport de 35 mètres qui vaut au moins 7 millions d'euros, est capable de loger dix passagers dans ses cinq cabines grand luxe.

## MALTA FILES

Le navire est ancré au port de Cogolin, dans le Var. Mais il bat pavillon de Malte et il est détenu par deux sociétés immatriculées sur l'île. Et Maurice Ricci est loin d'être un cas isolé. C'est par l'intermédiaire d'une structure maltaise que le roi des télécoms Xavier Niel (Free, *Le Monde*) a racheté 50 % de l'ex-voilier de Bernard Tapie, le mythique *Phocéa* (lire notre enquête [ici](#)). Idem pour Hubert Martigny, fondateur de la société de services informatiques Altran, ou encore Olivier Bertrand, patron du groupe Bertrand, un poids lourd de la restauration (1,5 milliard de chiffre d'affaires) qui exploite de grandes brasseries parisiennes (Lipp, Le Procope) et les enseignes Bert's ou Burger King.

Aucun de ces grands patrons n'a souhaité répondre à nos questions. Probablement parce qu'ils ont choisi Malte davantage pour ses douceurs fiscales que pour ses plages et son climat. Les documents *Malta Files*, analysés par Mediapart et ses partenaires du réseau de journalistes d'investigation **EIC**, montrent que l'île est devenue l'un des principaux paradis fiscaux de la plaisance, grâce à une batterie d'avantages parfaitement légaux, mais d'autant plus choquants qu'ils sont taillés sur mesure pour les ultrariches.

On pourrait penser que ces privilégiés, capables de s'offrir des palaces flottants à plusieurs millions d'euros qu'ils n'occupent au mieux que quelques semaines par an, ont largement de quoi payer des impôts. La plupart sont au contraire près de leurs sous. « *Mon client le plus exigeant en matière d'optimisation était aussi le plus riche, un banquier américain*, sourit l'ancien patron d'un cabinet de gestion de yachts. *Les propriétaires réfléchissent forcément à la fiscalité car un bateau coûte énormément d'argent, à la fois à l'achat et ensuite pour son exploitation.* »

Puisqu'on peut immatriculer son bateau n'importe où, le monde maritime est sans doute le secteur où la concurrence fiscale est la plus ancienne et la plus vive. « *Regardez les ports de la Côte d'Azur, vous verrez qu'il n'y a plus beaucoup de yachts sous pavillon français* », indique un professionnel. Pour tenter d'endiguer l'hémorragie, la France a créé dès 1986 son propre pavillon de complaisance (celui des îles Kerguelen), sans grand succès.



Le «Tilakkhana» de Jean-François Decaux. © DR

La pratique de l'immatriculation à l'étranger est si répandue que les propriétaires de yachts ne semblent même plus avoir conscience du problème. C'est le cas de Jean-François Decaux, copatron du leader mondial des abribus et des affiches publicitaires JC Decaux. Résident fiscal à Londres, où il vit depuis 25 ans, c'est

aussi un fan de régate. Jean-François Decaux s'est offert le *Tilakkhana*, un Wally 80 de 24 mètres, la Rolls des voiliers de course, d'une valeur d'au moins 5 millions d'euros, qu'il a logé dans la société maltaise Alhoel. Il s'agit d'« *un mode usuel d'acquisition* », nous a-t-il fait répondre par mail, sans plus de détails.

Le pavillon britannique et ses satellites (Jersey, Guernesey, etc.) reste le solide leader de la plaisance en Europe. Mais avec plus de 4 300 yachts sous son pavillon, Malte est parvenu à se hisser à la seconde place, grâce à une réglementation souple, une fiscalité attractive, et des charges sociales très basses qui réduisent le coût de l'équipage. « *Malte va devenir numéro un* », pronostique même le directeur d'une société monégasque de gestion de yachts, qui ne fait plus de pavillon français depuis fort longtemps.

Le plus gros avantage est le « *leasing maltais* », qui permet d'énormes économies de TVA sur les navires neufs. Pour en bénéficier, il suffit d'acheter le bateau par l'intermédiaire d'une société maltaise, qui le loue à une seconde structure, puis le revend au bout de quelques années à son propriétaire. La France dispose d'un système similaire. Mais pour les plus gros yachts, qui dépassent les 24 mètres, le rabais maltais est imbattable : la TVA tombe à 5,4 %, contre 20 % au taux normal français et 10 % avec un *leasing* tricolore ou italien.

Les documents *Malta Files* contiennent l'intégralité du montage réalisé pour Jean-Daniel Camus, une figure française du capital-investissement. « *Il n'est pas faux de dire qu'il n'y a pas d'autre intérêt que fiscal à passer par Malte* », confie-t-il à Mediapart. Cet énarque, passé par Bercy et l'Élysée dans les années 1970, a été l'un des associés de LBO France, pionnier français du rachat d'entreprises avec effet de levier (c'est-à-dire avec beaucoup de dettes), avant de créer le fonds d'investissement d'Orium.

Après une carrière à Paris et à Londres, Jean-Daniel Camus s'est installé au Maroc. En mai 2015, il s'offre le *Siduri*, un yacht de 31 mètres à 8,2 millions d'euros hors taxes, basé au port de Saint-Tropez. En tant que résident fiscal marocain, il aurait pu échapper

totalemment à la TVA... mais à condition qu'il n'y ait pas plus de 50 % d'Européens parmi les gens qu'il invite à bord.

Pour éviter toute tracasserie, il décide donc de payer la TVA, mais là où elle est la moins chère. À Malte. Un cabinet local se charge de tout. Au bout du compte, la facture de TVA du *Siduri* a été divisée par trois : Jean-Daniel Camus a payé 462 280,9 euros (frais financiers du montage inclus !) au lieu de 1,48 million, soit une économie de 962 002,22 euros. « *Je ne peux pas valider ce chiffre. Dans mon souvenir, il me semble que c'était divisé par deux* », indique-t-il.

Il y a tout de même quelques précautions à prendre. La directive européenne sur la TVA stipule que cet impôt doit être payé dans le pays de livraison du yacht. Qu'à cela ne tienne, le *Siduri* a été convoyé à Malte à sa sortie du chantier naval. Il n'y est resté que le temps d'être immatriculé et « livré » à la société locale Siduri Limited, avant de gagner la France.

Jean-Daniel Camus indique n'avoir eu aucun souci à l'arrivée. « *La douane n'a pas mis un mois à m'inviter à me présenter. Je leur ai spontanément donné tous les détails du montage et ils m'ont délivré une attestation* », raconte-t-il. D'autres bénéficiaires semblent moins rassurés. Dans un mail confidentiel issu des *Malta Files*, un riche homme d'affaires néerlandais, qui a économisé 460 000 euros de TVA sur son yacht, décrit le montage comme « *un jeu du chat et de la souris* » avec le fisc.

### « Seul le capitaine sera déclaré en France »

D'autres personnalités françaises ont visiblement eu recours à ce « *leasing maltais* ». Maurice Ricci, le patron fondateur d'Akka Technologies, contrôle son yacht au travers de deux sociétés maltaises baptisées Maoro Yachting et Maoro Leasing, la structure habituelle de ce type de montage. Il n'a pas donné suite aux sollicitations de Mediapart.

Même mutisme du côté d'Olivier Bertrand, patron et fondateur du groupe de restauration du même nom. Nous n'avons pas pu identifier son yacht. Mais les comptes de ses sociétés maltaises, Oby Limited et B Boat Limited, créées en 2008, mentionnent un accord

de *leasing* avec option d'achat d'un navire, pour un montant total de 3,2 millions d'euros. Olivier Bertrand a donc très probablement bénéficié d'une économie de TVA de plusieurs centaines de milliers d'euros.



Le « Maoro » de Maurice Ricci © DR

Les sociétés et le pavillon maltais sont proposés par des spécialistes de la gestion des navires, pas forcément d'ailleurs pour économiser la TVA. « *Pour les plus petits navires, inférieurs à 24 mètres, il n'était pas possible de les immatriculer en France sous statut commercial, c'est-à-dire pour les louer. Cette possibilité n'a été ouverte que l'an dernier* », explique un professionnel.

Dans les *Malta Files*, l'expert le plus actif auprès des patrons français s'appelle Arnaud Bezzina. Sanctionné d'une amende de 450 000 euros pour délit d'initié par l'Autorité des marchés financiers en 2010, ce financier français s'installe par la suite au Luxembourg, où il fonde le cabinet Magellan, qui se présente comme un « *yacht family office* ».

Parmi ses clients les plus connus, on trouve Xavier Niel (Free) et les frères Rosenblum (Pixmania), Maurice Ricci (Akka Technologies), Stéphane Courbit (Lov Group) et d'autres encore, dont nous parlerons dans nos prochaines enquêtes issues des *Malta Files*. Bezzina gère aussi les bateaux d'oligarques russes ou celui d'Alfonso de Orleans-Borbón, membre de la famille royale espagnole et patron de l'écurie automobile Racing Engineering.

Il n'est pas possible d'identifier tous ses clients. Lorsqu'ils souhaitent se cacher, Bezzina utilise deux sociétés *ad hoc*, Amon Tree et Taranto Finance, immatriculées dans le très opaque paradis fiscal des îles Vierges britanniques. Elles sont utilisées comme actionnaires de paille des structures maltaises détenant les yachts, dont Arnaud Bezzina et son associée assurent la direction.

Le patron de Magellan a d'ailleurs été épinglé dans les *Panama Papers*, qui le lient à neuf autres structures *offshore* basées aux îles Vierges et à Hong Kong. L'une d'entre elles est baptisée Run Away Yachts Limited, en français « les yachts qui s'enfuient ». Nous n'avons pas réussi à joindre Arnaud Bezzina. Et nous avons constaté, à la veille du bouclage de cet article, que le **site web** de son cabinet a été vidé de son contenu, n'affichant plus qu'un simple logo.

Plusieurs clients de Magellan nous ont assuré avoir opté pour une structure maltaise sur les conseils d'Arnaud Bezzina, sans vouloir optimiser. C'est le cas du célèbre homme d'affaires Stéphane Courbit, patron de LOV Group, présent dans la production audiovisuelle (Banijay), l'énergie, l'hôtellerie et les jeux en ligne (Betclic), **et par ailleurs condamné à 250 000 euros d'amende dans l'affaire Bettencourt.**

En 2008, Stéphane Courbit crée à Malte la société LOV L43 Limited pour acheter un catamaran à moteur Leopard 43 auprès du vendeur cannois de yachts Rodriguez, qui l'introduit auprès du cabinet d'Arnaud Bezzina. « *Magellan lui a conseillé le pavillon maltais comme étant la pratique usuelle lorsqu'on veut mettre en location un bateau de cette nature. Il n'y avait pas de motivation fiscale* », assure un proche de l'homme d'affaires.

Quoi qu'il en soit, Stéphane Courbit n'en a tiré aucun avantage. À cause des déboires financiers et judiciaires de Rodriguez (*lire notre enquête ici*), son yacht n'est pas livré, alors qu'il avait payé un acompte de 3 millions d'euros. Rodriguez lui donne comme compensation un yacht d'occasion... qui est immédiatement saisi par la justice américaine au bénéfice de créanciers de Rodriguez. Stéphane Courbit ne le récupérera qu'en 2012, à la suite de quoi il a vendu le bateau et dissous sa société maltaise.

Stéphane Courbit semble toutefois s'être senti, après coup, pas très à l'aise avec sa structure maltaise. Lorsqu'il a acheté en 2011 le Yogi, un méga-yacht de 60 mètres à 35 millions d'euros, il a choisi de le détenir et de l'immatriculer en France, un acte de civisme fiscal suffisamment rare pour être signalé. C'était même le plus grand navire de plaisance sous pavillon

français. Las, le navire a coulé le 17 février 2012 en mer Égée pour une raison inconnue. Décidément, les yachts semblent porter la poisse au producteur de Nagui et Cyril Hanouna.

Le dernier avantage maltais, et non des moindres, c'est la souplesse du droit du travail et la faiblesse des charges sociales : 10 % seulement contre 30 % en France. Résultat : de nombreux cuisiniers, hôtesse et techniciens navigants français se retrouvent embauchés sous contrat maltais au départ de la Côte d'Azur. Ce qui ampute leurs droits à la retraite et au chômage pendant qu'ils servent à bord.

Sur le bateau *Siduri* du financier Jean-Daniel Camus, basé à Saint-Tropez pendant l'hiver, « *seul le capitaine sera déclaré en France* », écrit le cabinet maltais qui gère la société détenant le navire, dans un mail confidentiel. Pour les saisonniers embauchés l'été pour les croisières, c'est contrat maltais obligatoire. Le cabinet se charge d'ailleurs de les enregistrer sur l'île auprès de la sécurité sociale locale.

Idem à bord du *Maoro* de Maurice Ricci, patron de la société de services informatiques Akka Technologies. Le 7 mars dernier, le capitaine du navire, basé dans le Var, poste une annonce afin de recruter une « *hôtesse polyvalente, sérieuse et motivée* », pour une « *saison chargée* » en Méditerranée entre avril et octobre, avec escales à Cannes, Monaco et Saint-Tropez. Le salaire est de 3 000 euros par mois sous « *contrat maltais* ». Maurice Ricci, dont la fortune est estimée à 300 millions d'euros, va ainsi économiser 3 600 euros de charges sociales cet été sur le salaire de cette hôtesse par rapport à un contrat français. Il n'y a pas de petites économies.

## Boîte noire



Treize journaux, regroupés au sein du réseau de médias **European Investigative Collaborations (EIC)**, dont Mediapart est l'un des membres fondateurs, publient à partir du vendredi 19 mai les *Malta Files*. Plus de 150 000 documents confidentiels, dont la liste complète des personnes et entités impliquées dans les 53 247 sociétés immatriculées à Malte, nous ont permis de plonger dans les coulisses de ce paradis fiscal méconnu, qui préside jusqu'au 30 juin l'Union européenne.

Optimisation et évasion fiscales, blanchiment, corruption : 49 journalistes basés dans 16 pays ont enquêté pendant quatre mois sur les *Malta Files*, dont les révélations seront publiées de façon simultanée durant deux semaines. Outre Mediapart, le projet rassemble *Der Spiegel* (Allemagne), *Expresso* (Portugal), *El Mundo* (Espagne), *L'Espresso* (Italie), *Le Soir* (Belgique), *NRC Handelsblad* (Pays-Bas), *Politiken* (Danemark), *Dagens Nyheter* (Suède), *Newsweek Serbia* (Serbie), *Malta Today* (Malte), *The Intercept* (Brésil/États-Unis) et *The Black Sea*, un média en ligne créé par le Centre roumain pour le journalisme d'investigation, qui couvre l'Europe de l'Est et l'Asie centrale.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.