

Épargné par le “big deal” de l’été, le monde de l’art respire: “Nous avons échappé au cataclysme”

■ Un taux de TVA de 6 % s’appliquera bientôt sur la vente d’œuvres d’art, d’antiquités et d’objets de collection.

Hheureusement que Jan Jambon est arrivé aux Finances. Nous avons échappé à un véritable cataclysme”. Le cri du cœur lancé par le patron d’une galerie d’art bruxelloise ne laisse pas la place au doute: le secteur belge de l’art respire, après avoir craint le pire sous le gouvernement Vivaldi.

Parmi les nombreuses mesures fiscales négociées pendant le mois de juillet jusqu’au “zomerakkoord”, le gouvernement de Wever a notamment décidé de fixer, dans certaines situations, à 6% le taux de TVA applicable à la vente d’œuvres d’art, d’objets de collection et d’antiquités. De quoi satisfaire l’ensemble du monde de l’art, après avoir connu un mouvement de panique sous le gouvernement De Croo. Explications.

1 Une décision attendue depuis longtemps

Pour comprendre le problème, il faut remonter à 2022. La Commission européenne décide alors de rendre plus cohérent le régime de la TVA dans les 27 États membres. Elle demande aux États membres de limiter, à partir du 1^{er} janvier 2025, les taux de TVA applicables sur leur territoire et de modifier une série de ré-

gimes particuliers. Mais chaque État reçoit aussi la possibilité d’appliquer un taux réduit (d’au moins 5%), pour certaines opérations, dans certains secteurs économiques sélectionnés, dont les biens culturels (œuvres d’art, antiquités). La Belgique n’a cependant pas respecté le délai fixé par la Commission et n’a pas encore, à ce jour, modifié son régime de TVA applicable à la vente d’art et d’antiquités.

2 Quel est le système actuel?

Comme le souligne le professeur de droit fiscal Michel Maus dans un post récent, “le régime de TVA applicable à l’art est historiquement complexe”. Les ventes entre particuliers sont exonérées de TVA. Mais ce n’est pas le cas des ventes réalisées par des professionnels. Depuis 1996, ceux-ci sont notamment soumis au “régime de la marge”: selon ce principe, le professionnel ne peut récupérer la TVA (6%) payée sur l’achat à l’artiste mais, lors de la vente, il ne devra appliquer une TVA de 21% que sur la marge bénéficiaire (différence entre le prix d’achat et de revente) qu’il réalise – et non sur la totalité du prix de vente. Ce système, assez favorable aux professionnels, s’applique notamment pour

Les grandes foires d’art belges (ici la Brafa) auraient pu être mises en danger en cas de décision défavorable quant au taux de TVA applicable en Belgique à la vente d’œuvres d’art, d’objets de collection et d’antiquités.



PHOTO NEWS

les œuvres achetées par des galeristes directement à un artiste ou importées après l’achat à l’étranger (en dehors de l’Union européenne). Or ces deux types d’opérations voient leur régime TVA être modifié.

3 Qu’a choisi le gouvernement?

Le “régime de la marge” faisant partie des systèmes fiscaux particuliers que la Commission souhaitait modifier, la Belgique devait faire un choix et décider d’un taux de TVA applicable sur la totalité du prix de revente par les professionnels. Dans un premier temps, l’ex-ministre des Finances, Vincent Van Peteghem (CD&V) s’était prononcé en faveur d’un taux fixé à 21%. Ce qui avait fait hurler le monde de l’art, tous professionnels confondus. Artistes, galeristes, antiquaires, maisons de vente aux enchères, directeurs de musée et de foire d’art, le secteur de l’art s’était alors mobilisé de manière unanime contre ce projet, notamment avec une lettre ouverte récoltant plus de 7000 signatures.

Résultat: le dossier a été mis au frigo dans les derniers mois du gouvernement Vivaldi. Puis Jan Jambon, nommé ministre des Finances dans le gouvernement De Wever, en a hérité. Et il a opté pour un taux réduit de TVA fixé à 6%, c’est-à-dire dans la fourchette de ce qui se pratique désormais dans les pays voisins: 5,5% en France, 7% en Allemagne et 8% au Luxembourg. “Un taux de TVA réduit de 6% profite à l’ensemble de l’écosystème de l’art. Si la Belgique ne faisait rien, une grande partie du commerce de l’art belge risquait de partir à l’étranger”, a plaidé Jan Jambon devant le conseil des ministres. Le texte doit encore passer le cap du Conseil d’État, revenir en deuxième lecture et être voté au Parlement. Mais il pourra entrer en vigueur d’ici la fin de l’automne.

4 Qu’en pensent les professionnels?

On l’imagine, ils ont poussé un grand “ouf” de soulagement, à l’instar du président de la ROCAD (Royal Chamber of Art Dealers), Patrick Mestdagh, dont la galerie est spécialisée dans les objets de collection africains et océaniens anciens. “Avec un taux de TVA de 6%, il s’agira d’un retour à la situation qui prévalait jusqu’en 1995. Mais un taux de 21% sur la totalité de la vente aurait eu des conséquences désastreuses en termes de concurrence, sur le plan international, dans un marché qui est, par nature, très volatil. De nombreuses galeries présentes en Belgique et à Bruxelles auraient sans doute déménagé vers des lieux fiscaux plus favorables. Et en particulier, cela aurait affaibli très fortement les plus petites galeries d’art contemporain et les artistes belges et, par effet boule de neige, les salles de ventes ou les foires d’art comme la Brafa ou Art Brussels qui auraient pu disparaître”.

Car le calcul est vite fait, selon le président de la ROCAD: “Pour une œuvre achetée 100 euros à un artiste et revendue 200 euros (hors-taxes) sur le marché, le prix de vente final aurait été de 211 euros à Paris et de 242 euros à Bruxelles. Imaginez donc l’effet sur des œuvres qui s’échangent à plusieurs milliers, voire dizaines ou centaines de milliers d’euros. Une TVA de 21% aurait peut-être signé la fin des galeries d’art contemporain à Bruxelles et en Belgique, qui occupe pourtant une position exceptionnelle, dans le top 5 des pays où les dépenses pour l’art par tête d’habitant sont les plus importantes dans le monde”.

Patrick Mestdagh souligne toutefois que les 6% de TVA ne constituent pas un “cadeau” (fiscal, NDLR) fait au secteur de l’art: “Il faut savoir qu’en moyenne, la marge bénéficiaire d’un professionnel dans le monde de l’art est d’environ 30%. Si on applique la TVA de 21% sur cette marge, on arrive à un taux de... 6,3%”.

Nicolas Ghislain



Le WindRunner, qui devrait voir le jour “avant 2030”, a, à la base, une fonction bien spécifique.

Le futur plus grand avion au monde intéresse le Pentagone

■ Le WindRunner devrait détrôner le mythique Antonov An-225, détruit lors de l’invasion de l’Ukraine.

C, est un géant du ciel qui s’apprête à voir le jour. De la longueur d’un terrain de football (108 mètres) et d’une envergure de 80 mètres, le WindRunner est annoncé comme “le plus grand avion de tous les temps”. Et le mastodonte ne sortira pas des usines de Boeing, d’Airbus ou d’Antonov mais d’une entreprise américaine nommée Radia. Une start-up novice dans le secteur – elle était jusqu’ici active dans l’énergie éolienne – mais qui est particulièrement confiante. “Nous espérons que notre avion verra le jour avant 2030”, expliquait ainsi Mark Lundstrom, fondateur et directeur général de Radia lors du salon du Bourget à Paris, en juin dernier.

S’il voit le jour, le WindRunner détrônera ainsi l’Antonov An-225, sorti en 1988 et en un unique exemplaire des usines ukrainiennes de l’entreprise éponyme et, à l’époque, encore soviétique. Surnommé “Mriya” (qui signifie “rêve” en ukrainien), l’avion a été détruit dès les premières heures de l’invasion de l’Ukraine par la Russie. Notons que si le WindRunner deviendra le plus long avion, le plus large restera l’impressionnant Stratolaunch, avec ses 117 mètres d’envergure, son double fuselage et ses six moteurs.

Des éoliennes “de la taille de la tour Eiffel”

Si la charge de cargo (72 tonnes contre 230 tonnes pour l’Antonov “Mriya”) que pourra embarquer le WindRunner n’a rien d’exceptionnel, c’est surtout le volume en soute qui est hors du commun (7700 m³ contre 1300 m³ pour l’Antonov). “On aura douze fois la capacité d’un Boeing 747” (610 m³, NDLR), annonce fièrement l’entreprise du Colorado.

Autre gros avantage, le WindRunner pourra atterrir sur des pistes relativement courtes

(1800 mètres) et en terre battue. “Notre but est de déplacer les plus gros objets du monde dans les endroits les plus difficiles d’accès.”

En fait, à la base, l’avion n’a été conçu que pour emporter une seule chose: des pales d’éoliennes terrestres. L’idée du projet est ainsi arrivée, il y a 10 ans, en écoutant les “frustrations” des fabricants d’éoliennes. “Ils avaient comment fabriquer des turbines gigantesques – de la taille de la tour Eiffel, avec des pales plus longues que la taille d’un terrain de football – mais ils ne pouvaient les déployer qu’au large de la mer du Nord”, expliquait récemment M. Lundstrom à des médias américains.

Les infrastructures routières et ferroviaires n’étant pas adaptées à ce genre de transport, le patron s’est dit qu’il fallait les envoyer directement par les airs “dans des endroits reculés”. Selon Radia, ces éoliennes géantes sont “deux fois plus efficaces” que les engins actuels.

108

mètres de long

Avec une envergure de 80 mètres, le WindRunner est annoncé comme “le plus grand avion de tous les temps”.

Un avion “à 70% européen”

Mais d’autres secteurs regardent le curieux aéronef de près, dont le militaire: il y a quelques semaines, le Pentagone a signé un partenariat de recherche avec Radia. Le président Trump est loin d’être un fan d’éoliennes, qu’il considère comme “horribles” et “nocives”, mais l’incroyable volume proposé par le WindRunner attirerait n’importe quelle armée. “Notre avion peut accueillir six hélicoptères Chinook, ainsi que plusieurs avions de combat F-16, des satellites et presque toutes les plus grosses fusées du monde”, annonce le patron de la start-up.

Selon ce dernier, le projet du WindRunner est d’autant plus réaliste qu’il ne se base que sur des technologies existantes, “mais en plus grand”. L’avion sera aussi à “70% de conception européenne”, selon M. Lundstrom, cité par nos confrères de L’Usine Nouvelle. Parmi les partenariats déjà annoncés, on sait ainsi que l’entreprise italienne Leonardo développera le fuselage de l’avion, tandis que l’espagnole Aernnova s’occupera des ailes et des pylônes du moteur de l’engin.

Raphaël Meulders