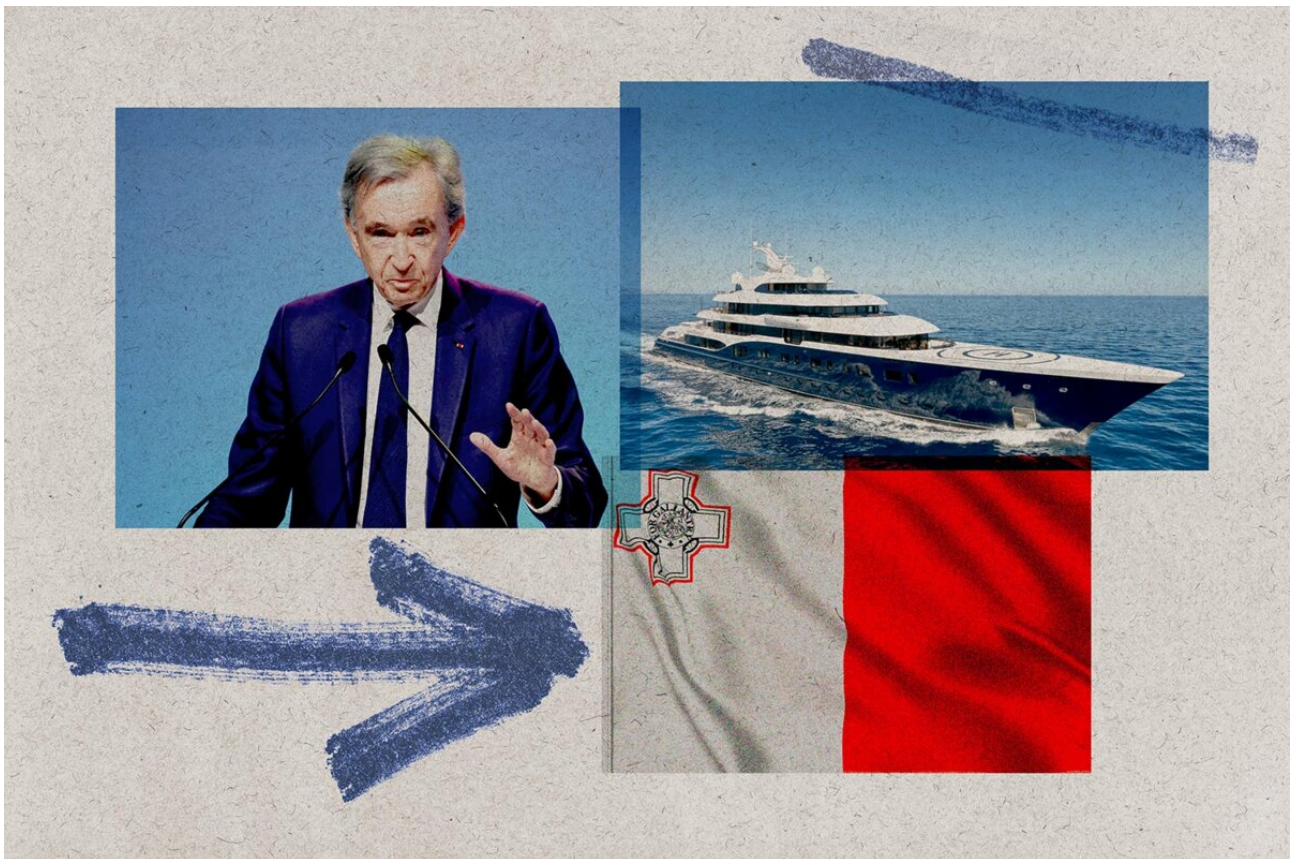


Pour son nouveau mégayacht, Bernard Arnault reste fidèle aux paradis fiscaux

Yann Philippin 26 mars 2026 à 07h05

Bernard Arnault, patron du leader mondial du luxe LVMH, est le septième homme le plus riche du monde, avec un patrimoine d'environ 150 milliards d'euros, selon le magazine *Forbes*. Mais à l'en croire, l'homme le plus fortuné de France est aussi un patriote fiscal. Auditionné en mai 2025 par le Sénat, Bernard Arnault affirmait qu'il est « *certainement le tout premier contribuable* » de France, et que LVMH est le groupe « *le plus patriote* » du CAC 40 en matière d'impôts.

Mais pour ses bateaux, Bernard Arnault préfère les paradis fiscaux. Selon des documents consultés par *Mediapart*, le milliardaire a choisi de s'offrir un nouveau mégayacht par le biais d'une discrète société immatriculée à Malte, détenue par l'intermédiaire d'un prête-nom et d'une structure basée au Luxembourg. Il avait utilisé le même montage pour acquérir son navire actuel, le *Symphony*. L'île méditerranéenne de Malte est un des principaux paradis fiscaux des yachts en Europe, comme l'avait documenté l'enquête « Malta Files » réalisée par *Mediapart* et le réseau de médias européens EIC.



Bernard Arnault et son superyacht actuel, le « Symphony », acquis pour 228 millions d'euros en 2015 par l'intermédiaire d'une société maltaise.

© Illustration Mediapart

Il s'agit d'une opération d'optimisation fiscale légale, et d'ailleurs très courante dans l'univers de la grande plaisance. Mais elle est symptomatique de la facilité qu'ont les milliardaires à payer beaucoup moins d'impôts que le commun des mortels.

Grâce à une niche fiscale française sur les sociétés holdings, Bernard Arnault paye moins de 2 % d'impôts sur les quelque 3 milliards d'euros de dividendes que LVMH lui verse chaque année. Lors de l'examen du budget en octobre 2025, les député·es Les Républicains (LR) et macronistes ont refusé d'imposer ces holdings. Ils ont préféré créer une taxe sur les biens d'ultraluxe, comme les yachts. Mais le texte est rédigé de façon si restrictive que la taxe ne s'appliquera pas aux navires de Bernard Arnault.

143 mètres et plus de 500 millions d'euros

C'est cet argent très largement défiscalisé que le milliardaire utilise pour acheter ses navires. Selon une vidéo diffusée en février par *The Yacht Report*, Bernard Arnault a commandé au chantier naval néerlandais Royal Van Lent, filiale de son groupe LVMH, un nouveau mégayacht de marque Feadship mesurant 143 mètres, encore plus grand que le *Koru* (127 mètres) de Jeff Bezos, patron d'Amazon, ou le *Dragonfly* (142 mètres) du cofondateur de Google, Sergey Brin.

Selon le site spécialisé *Luxury Launches*, un tel navire coûterait plus de 500 millions d'euros. Il n'existe aujourd'hui que dix-sept yachts de plus de 140 mètres. Lorsqu'il sera livré, celui de Bernard Arnault sera le douzième plus long au monde, dépassé seulement par les navires d'émirs du Golfe et d'une poignée d'oligarques russes.

Le patron de LVMH n'en avait pourtant guère besoin. Il possède déjà un superyacht de 101 mètres, le *Symphony*, lui aussi construit par le chantier naval néerlandais du groupe LVMH. Ce palace flottant doté de six ponts et d'un hélicoptère offre des prestations de grand luxe : huit suites pouvant loger vingt invité·es, jacuzzi, piscine à fond transparent, espace plage à l'arrière, cinéma en plein air, et un piano à queue dans le salon – Bernard Arnault pratique cet instrument à un très bon niveau et son épouse est pianiste professionnelle.



Le « Symphony », l'actuel yacht de 101 mètres de Bernard Arnault.

© Illustration Mediapart

Le *Symphony* est aussi une aberration écologique, avec 5 173 tonnes de CO₂ émises en 2023, soit autant que 2 500 voitures, selon une enquête de l'émission « Cash Investigation » et du collectif Yacht Co₂ Tracker. Le bilan carbone de son successeur, beaucoup plus grand, sera donc encore plus catastrophique.

Prête-nom

Selon nos informations, le nouveau yacht de Bernard Arnault a été commandé par la société maltaise Concerto Yachting Limited le 11 avril 2025. Les documents que nous avons consultés ne mentionnent pas le prix du navire, mais ils indiquent que Concerto Yachting a déjà versé 288 millions d'euros d'acomptes au chantier naval. Soit

davantage que le prix total du *Symphony*, qui avait coûté 228 millions en 2015.

Sollicité par *Mediapart*, Bernard Arnault s'est refusé à tout commentaire sur l'achat du navire. Son porte-parole nous soupçonne d'avoir « *consulté certains documents contractuels* » qu'il estime « *couverts par le secret des affaires* ». « *La source faisant peu de doute compte tenu des éléments qui sont évoqués, nous réservons tous nos droits en la matière* », a-t-il ajouté (*lire l'intégralité de la réponse en boîte noire*).



The screenshot shows a website for Döhle Corporate and Trust Services. The background is a photograph of a coastal town with a large church. Overlaid on the image is a white box containing the company name and registration number. Below this, a table lists the issued shares and shareholders.

Concerto Yachting Limited (C 110659)				
Issued Shares - Shareholders (1)				
Shareholder	Shares			
DCTS (MALTA) LIMITED Registration Number: C 58046 Address: SMART CITY MALTA, SCM 02 UNIT 301, RICASOLI KALKARA SCM 1001 MALTA	Type	Class	Number Of Shares	Value Per Share
	ORDINARY		288 001 200	€1.000000

La société maltaise Concerto Yachting, qui a commandé le nouveau yacht de Bernard Arnault, appartient officiellement au cabinet Döhle Corporate and Trust Services (DCTS), qui sert de prête-nom au patron de LVMH. © Illustration Mediapart avec document Mediapart et capture d'écran Döhle.

Lorsqu'on consulte le registre du commerce maltais, le propriétaire de Concerto Yachting est officiellement Döhle Corporate and Trust Services, un cabinet spécialisé dans

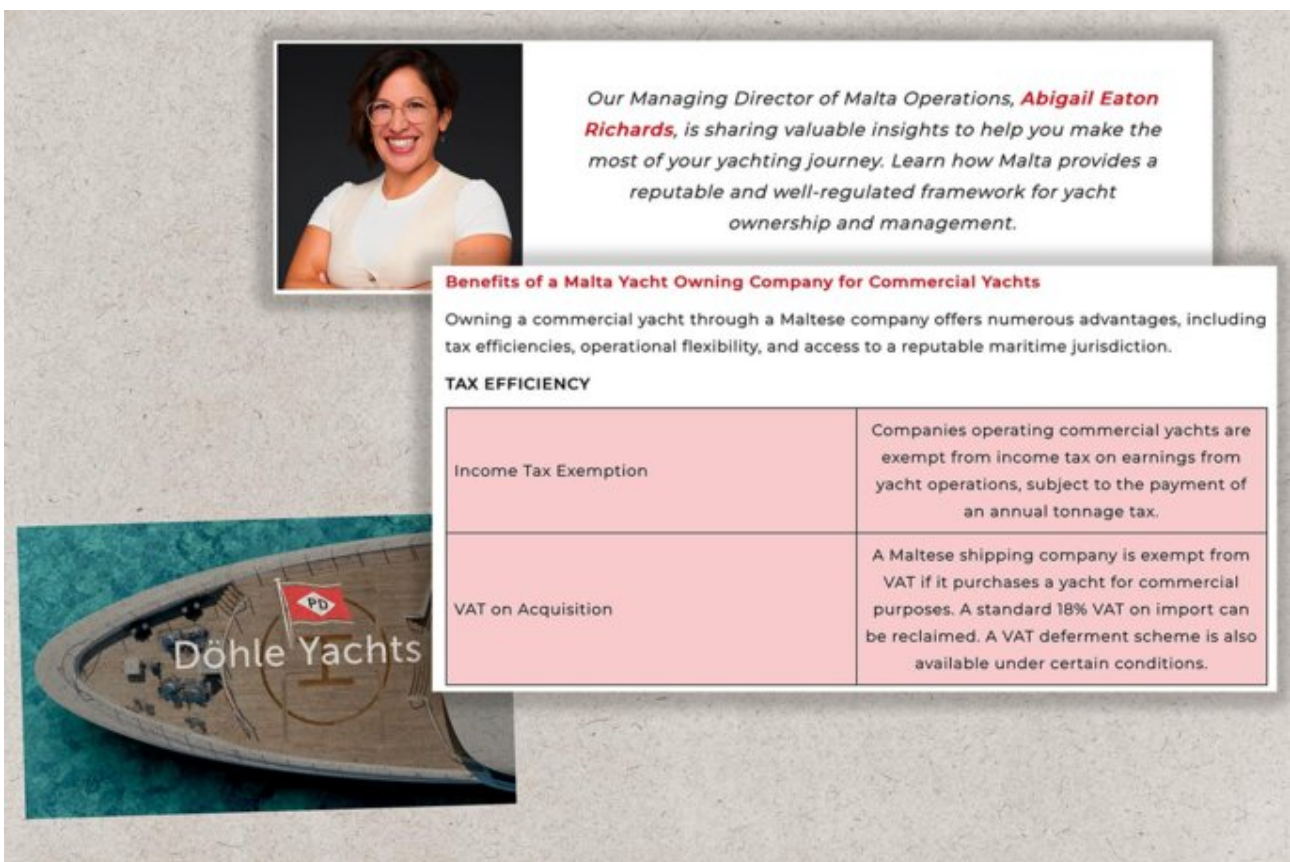
l'administration de sociétés offshores, l'optimisation fiscale et la gestion de yachts. Ce cabinet a été mandaté par Bernard Arnault pour servir d'actionnaire de paille, c'est-à-dire comme prête-nom. Concerto Yachting appartient en réalité à une société boîte aux lettres luxembourgeoise, Semyrh-Europe, elle-même contrôlée par Agache (anciennement Groupe Arnault), principale holding française de la famille Arnault, qui possède également une participation de 50 % dans LVMH.

Bernard Arnault n'a pas souhaité nous expliquer pourquoi il a eu recours à un prête-nom. Le cabinet Döhle n'a pas répondu à nos questions.

Vu sa fortune, Bernard Arnault aurait les moyens d'immatriculer ses yachts en France, d'y payer une TVA largement exonérée et d'y faire cotiser ses marins à la Sécurité sociale.

Le patron de LVMH connaît bien les avantages de Malte en matière de yachts. Comme l'avait révélé *Le Monde*, Bernard Arnault avait déjà acheté son navire actuel, le *Symphony*, par l'intermédiaire d'une autre société locale, Sonata Yachting Limited, elle aussi gérée par le cabinet Döhle. Les autorités de Malte ont hissé leur pays au deuxième rang européen pour les immatriculations de yachts, notamment en offrant des réductions de TVA, d'abord sur l'achat du navire, puis lorsqu'il est mis en location.

Sur le site internet de Döhle, l'ancienne directrice des opérations du cabinet, qui était jusqu'en décembre 2025 une des gestionnaires de Concerto Yachting pour le compte de Bernard Arnault, vante d'ailleurs l'« *efficacité fiscale* » dont bénéficient les sociétés maltaises créées pour détenir des yachts. Efficacité qui repose entre autres sur l'absence d'impôt sur les bénéfices et « *l'exemption de TVA* » pour les navires à usage commercial, c'est-à-dire destinés à être loués à de très riches vacanciers.



Our Managing Director of Malta Operations, **Abigail Eaton Richards**, is sharing valuable insights to help you make the most of your yachting journey. Learn how Malta provides a reputable and well-regulated framework for yacht ownership and management.

Benefits of a Malta Yacht Owning Company for Commercial Yachts

Owning a commercial yacht through a Maltese company offers numerous advantages, including tax efficiencies, operational flexibility, and access to a reputable maritime jurisdiction.

TAX EFFICIENCY

Income Tax Exemption	Companies operating commercial yachts are exempt from income tax on earnings from yacht operations, subject to the payment of an annual tonnage tax.
VAT on Acquisition	A Maltese shipping company is exempt from VAT if it purchases a yacht for commercial purposes. A standard 18% VAT on import can be reclaimed. A VAT deferment scheme is also available under certain conditions.

L'ancienne directrice des opérations à Malte du cabinet Döhle, qui gère les sociétés détenant les navires de Bernard Arnault, vante sur Internet les avantages fiscaux offerts par Malte au sujet des yachts. © Illustration Mediapart avec captures d'écran Döhle

C'est justement ce statut que Bernard Arnault a choisi pour ses palaces flottants, car cela permet à la fois de réduire les taxes et de financer, grâce aux locations, une partie des coûts du navire. Seule contrainte : lorsqu'il utilise son bateau, Bernard Arnault doit le louer à sa société.

Sollicité au sujet des avantages fiscaux maltais, le porte-parole de Bernard Arnault s'est contenté d'indiquer que « *le recours à une société de droit maltais pour détenir et exploiter commercialement un navire est une pratique courante dans l'industrie du yachting* », car « *Malte est un État membre de l'Union européenne dont l'expertise maritime est reconnue* ».

En 2018, le même porte-parole avait affirmé à l'émission « Pièces à conviction » que le *Symphony* ne bénéficie d'« *aucun dispositif fiscal avantageux propre à Malte* », au motif que « *la récupération de TVA est la même [...] en France ou à Malte* ».

Cette affirmation est contestée par le patron d'une société française de gestion de yachts, qui a requis l'anonymat. Pour tenter d'endiguer la fuite des yachts vers les paradis fiscaux, la France a créé un nouveau régime plus avantageux, le registre international français (RIF). Malgré ses efforts, la France reste, selon notre expert, « *globalement moins attractive que Malte* », notamment à cause de la « *fiscalité plus lisible et maîtrisée à Malte* », de son « *application plus souple des règles européennes* » en matière de TVA et d'« *une plus grande souplesse et réactivité administrative* ».

Quand Bernard Arnault faisait acheter son yacht par LVMH

Si l'on excepte le recours à des sociétés basées dans des paradis fiscaux, Bernard Arnault a acheté son nouveau mégayacht de façon simple, avec son argent. En 2015, le montage était plus acrobatique : le *Symphony* a été acheté

pour 228 millions d'euros par une société maltaise appartenant à LVMH, qui a été revendue à Bernard Arnault deux ans plus tard.

L'opération était juridiquement risquée, car LVMH n'avait *a priori* aucun intérêt à acheter le yacht de son patron. Même si le navire était sous statut commercial, donc loué à Bernard Arnault et à d'autres clients, il est impossible de rentabiliser un tel investissement avec les seuls revenus des locations.

Les motivations de Bernard Arnault restent mystérieuses. Voulait-il éviter de dépenser 228 millions dès 2015 ? Éviter de payer l'impôt de solidarité sur la fortune sur le navire ? Il ne nous a pas répondu sur ce point.

La revente en 2017 à Bernard Arnault de la société Sonata Yachting, propriétaire du *Symphony*, pose par ailleurs problème. La loi impose que toute société qui fait affaire avec son patron doit conclure une « convention réglementée », qui doit être approuvée par le conseil d'administration puis soumise au vote des actionnaires en assemblée générale.

LVMH ne l'a pas fait pour la vente du *Symphony* et n'a pas souhaité nous expliquer pourquoi. Le groupe a choisi une autre procédure moins contraignante, qui consiste à dévoiler l'existence de transactions entre « parties liées » – une note minimaliste a été incluse en juillet 2017 dans le rapport semestriel de LVMH, puis dans son rapport annuel.

LVMH a répondu à *Mediapart* que « *l'opération de cession de Sonata Yachting a été conduite conformément aux règles* », présentée au « *comité d'audit du conseil*

d'administration » et dévoilée « conformément aux obligations en vigueur pour les transactions entre parties liées » (lire la boîte noire).

Ce n'est pas la seule astuce employée par Bernard Arnault. Si son yacht actuel, le *Symphony*, est détenu par une société maltaise, il bat pavillon des îles Caïmans, un territoire britannique d'outre-mer, ce qui détermine le régime juridique des contrats de travail, et permet à Bernard Arnault d'employer l'équipage sans verser de cotisations sociales. Ses personnels navigants doivent donc payer de leur poche pour assurer leur couverture santé et leur retraite, même lorsqu'ils sont français et naviguent au large de la villa de Bernard Arnault à Saint-Tropez.

Le milliardaire aurait pu opter pour le régime RIF du pavillon français, qui offre d'importants allègements de cotisations sociales, ainsi que des exonérations partielles selon la nationalité et le statut des marins. « *Mais il ne s'agit pas d'un régime "zéro charge" comme certains pavillons étrangers, car un socle de protection sociale française est maintenu* », explique notre expert en gestion de yachts. En clair, vu sa fortune, Bernard Arnault aurait les moyens d'immatriculer ses yachts en France, d'y payer une TVA largement exonérée et d'y faire cotiser ses marins à la Sécurité sociale.

Grâce aux revenus des locations, mais aussi aux avantages fiscaux de Malte et des îles Caïman, Sonata Yachting Limited, qui possède et exploite le *Symphony*, a dégagé un excédent brut d'exploitation cumulé de 7,8 millions d'euros

entre 2019 et 2024, selon les comptes de la société analysés par *Mediapart*.

Sur la même période, Sonata a reversé 3,6 millions d'euros à l'une des holdings de Bernard Arnault, sous forme d'intérêts d'emprunt. C'est peu comparé aux 228 millions dépensés pour acheter le navire. Mais même quand on est multimilliardaire, il n'y a pas de petites économies.

Boîte noire

Sollicitée par courriel, la branche maltaise du cabinet Döhle a accusé réception de nos questions mais n'y a pas répondu. Contactée par le biais de LinkedIn, l'ancienne directrice des opérations de Döhle à Malte, en poste jusqu'en décembre 2025, n'a pas donné suite.

Bernard Arnault a adressé à *Mediapart* la réponse suivante, par l'intermédiaire du responsable de la communication du groupe LVMH :

« Vos questions ne laissent guère de doute sur l'angle que vous avez choisi pour votre article. Soit. En préambule, vous mentionnez un article de presse sur un navire de commerce commandé à un chantier néerlandais de marque Feadship et dont vous indiquez avoir consulté certains documents contractuels, de même que ceux relatifs à Sonata en 2017 que vous détaillez. Ces éléments relèvent du secret des affaires et nous nous étonnons que vous ayez pu y avoir accès. La source faisant peu de doute compte tenu des éléments qui sont évoqués, nous réservons tous nos droits en la matière. »

Dans la mesure, toutefois, où certaines de vos questions portent sur la gouvernance d'une société cotée, il nous paraît utile d'apporter quelques précisions factuelles.

L'opération de cession de Sonata Yachting a été conduite conformément aux règles. Les commissaires aux comptes ont été associés tout au long du processus, les membres du Comité d'audit du Conseil d'administration ont été régulièrement tenu informés – une présentation a notamment été faite à ce Comité, ainsi qu'une note détaillée remise – et comme vous le rappelez la transaction a été mentionnée dans les annexes aux comptes consolidés de LVMH, conformément aux obligations en vigueur pour les transactions entre parties liées. La qualification juridique et comptable retenue a été validée par les commissaires aux comptes et l'opération de cession s'est traduite par la cessation des liens avec le Groupe LVMH, y compris les prêts pour lesquels vos suppositions sont donc fausses.

Le recours à une société de droit maltais pour détenir et exploiter commercialement un navire est une pratique courante dans l'industrie du yachting. Malte est un État membre de l'Union européenne dont l'expertise maritime est reconnue et à ce titre usuellement retenu pour ce type d'activité. Enfin, de telles opérations s'inscrivent dans le développement du marché de location de yachts, en plein essor comme le démontre la multiplication des projets de yachts de croisières à travers le monde.

Comme nous le disions en préalable, vos insinuations sur la conformité aux règles applicables ne sont pas acceptables, tant sur l'opération passée comme précisé ci-dessus que sur l'ensemble des opérations présentes et futures. »