

10. LES FREINS ET LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DE CONSTRUCTION ET / OU DE RÉPARATION NAVALE EN OUTRE-MER

APAM Pierre-Luc LECOMPTE

Dans les territoires ultramarins français, le niveau de maturité des différents segments de l'industrie navale que sont la construction, la réparation et la déconstruction, est globalement faible ou moyen. Il s'agira dès lors d'analyser au cas par cas des différents territoires et bassins maritimes ultramarins le niveau de maturité des différents segments de l'industrie à ce jour ainsi que la nature des freins et/ou atouts structurels qui déterminent cette situation. Dans l'optique recherchée d'un développement de cette industrie, notamment de la filière de réparation et de maintenance, il conviendra d'analyser quels sont les bassins, territoires et projets dont le potentiel et les enjeux liés au développement de cette industrie sont les plus importants. Parallèlement, il s'agira de s'interroger sur les leviers d'accompagnement et de stimulation dont l'État et plus largement les pouvoirs publics disposent pour accompagner et stimuler ces projets de développement, en matière notamment de dépenses d'intervention et de dépenses socio-fiscales. Enfin, il conviendra en filigrane d'analyser les enjeux sous-jacents et non strictement économiques qui fondent la nécessité stratégique de développer notamment la filière de réparation navale dans les territoires ultramarins.

RÉSUMÉ

Dans le cadre de la réflexion portant sur le développement des secteurs de l'économie bleue outre-mer, le CIMer 2023 a posé la question de l'état et du potentiel de développement de l'industrie navale dans les territoires ultramarins. Le niveau de maturité de cette industrie apparaît à ce jour inégal entre territoires et bassins. Son segment construction est inexistant ou faiblement développé, à l'exception de la Polynésie française. Son segment réparation et maintenance navale présente une maturité moyenne et de forts enjeux dans les territoires antillais et dans les territoires ultramarins de la zone Indopacifique que sont La Réunion, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie.

L'un des enjeux majeurs sous-jacents au développement de la filière est celui de l'atteinte de l'autonomie fonctionnelle des flottes domestiques, militaires et civiles, basées dans ces territoires et bassins.

Ces filières de réparation, et les équipements industriels majeurs liés, sont en effet des outils d'exercice de souveraineté devenant nécessaires sinon indispensables, d'une part dans un contexte géostratégique qui renforce l'importance des territoires ultramarins situés dans la zone Indopacifique, et d'autre part dans le contexte interne de ces différents territoires et bassins caractérisés par leur éloignement, ultrapériphéricité, voire isolement. L'accompagnement par l'État du développement de ces filières, et notamment de leur volet infrastructurel par des dépenses d'intervention, en lien étroit avec les collectivités ultramarines, devra cibler les projets les plus stratégiques à l'échelle ultramarine en interrogeant la pertinence de mutualisations de bassins. L'atteinte d'une taille critique pour ces filières passant nécessairement par le développement d'une offre compétitive à l'échelle de leurs bassins maritimes respectifs, les leviers réglementaires de stimulation de la compétitivité-coût et l'outil des dépenses socio-fiscales devront être également actionnés en priorité.

RECOMMANDATIONS

1. *Martinique*

Accompagner financièrement à parts égales entre l'État et la Collectivité territoriale de Martinique, via notamment le contrat de convergence et de transformation 2024-2027, l'investissement prioritaire du grand port maritime de la Martinique dans un second bateau-porte pour le bassin de radoub du pôle de réparation navale de Fort-de-France. Identifier cet investissement dans le plan pluriannuel d'investissement du projet stratégique 2025-2029 du grand port.

Martinique 2.

Proposer au préfet de la Martinique et à ses services de la DM et de la DEAL, en lien avec la commune du Marin et la collectivité territoriale de Martinique, d'engager des travaux prospectifs de développement de la grande plaisance dans le Cul-de-sac du Marin axés notamment sur :

- une analyse des possibilités de développement de l'accueil à quai des navires au sein du port du Marin ;
- une analyse des ajustements à opérer à la réglementation et régulation du plan d'eau de la baie du Marin, incluant un ajustement des possibilités de mouillage des yachts de 50 m et plus, une clarification de la réglementation et de la police du plan d'eau du nord de la baie cohérente avec les limites administratives portuaires existantes du port communal du Marin et incluant la mise en œuvre par la commune en sa qualité d'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'un règlement de police portuaire interdisant le mouillage dans le chenal d'accès dit secondaire au chantier CARENANTILLES, ainsi qu'un éventuel ajustement de la signalisation dudit chenal d'accès secondaire.

Guadeloupe 3.

Utiliser le précédent du titre d'occupation, délivré en août 2024, par le préfet de Guadeloupe à l'un des principaux chantiers de la zone de Carénage, comme un levier pour régulariser dans un cadre semblable la situation des autres chantiers de la zone et finaliser la délivrance de conventions d'occupation précaire dans des délais réduits en lien avec la DEAL et la DRFIP. Conditionner systématiquement ces régularisations à la mise aux normes environnementales progressive des chantiers concernés. Utiliser également ce précédent comme un levier pour permettre la délivrance dans des délais réduits par le grand port maritime de la Guadeloupe d'AOT ou de COT d'une durée de 15 ans à CARAÏBES DOCKS SERVICES, aux chantiers FORBIN et à IMM.

4. Martinique et Guadeloupe

Mettre le sujet réparation navale à l'ordre du jour du prochain conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane, et acter dans ce cadre à l'échelle du bassin antillais l'articulation entre le pôle majeur de Fort-de-France et les pôles secondaires du Marin et de Pointe-à-Pitre.

5. Saint-Martin

Dans le cadre du projet de développement des chantiers navals de Saint-Martin, conditionner la participation financière importante de l'État dans le cadre du contrat de convergence et de transformation 2024-2027 à la priorisation par la collectivité de Saint-Martin du projet de normalisation et de régularisation du site actuel des chantiers navals de Sandy Ground. Conditionner cet accompagnement à un haut niveau d'exigence environnementale des travaux et à une maîtrise foncière du terrain d'assise du projet par la collectivité, et idéalement à l'inclusion des chantiers dans le périmètre portuaire adjacent.

6. Saint-Pierre-et-Miquelon

Prioriser dans les crédits octroyés en 2025 par la DGITM et la DGOM pour la gestion des infrastructures du port d'intérêt national ceux nécessaires aux opérations de remise en état et de mise aux normes environnementales de la cale de halage historique du Barachois.

7. La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin

Mettre en concordance le tableau des secteurs d'activité éligibles au barème de compétitivité renforcée du dispositif « Lodeom » avec la nomenclature d'activités françaises (partie applicable aux exonérations de charges sociales patronales des employeurs en outre-mer - bulletin officiel de la sécurité sociale relatif aux exonérations zonées). Donner consigne à la CGSS de La Réunion et à toutes les CGSS ultramarines concernées d'appliquer en matière d'exonérations de charges sociales le barème de compétitivité renforcée aux entreprises de construction et de réparation navale conformément aux dispositions du code de la sécurité sociale issues de la LODEOM.

La Réunion, Mayotte, Martinique, Guadeloupe**8.**

Dans le cadre de la réforme annoncée de l'octroi de mer, commander une étude préalable évaluant la part de ses recettes qui est issue de son imputation aux intrants de réparation navale, notamment à l'échelle spécifique de La Réunion. Proposer en conséquence rapidement l'exonération totale et systématique d'octroi de mer externe et d'octroi de mer régional externe des intrants de réparation navale, ainsi que l'exonération d'octroi de mer interne et d'octroi de mer régional interne pour les navires construits sur ces territoires.

La Réunion**9.**

Finaliser la mise en place au sein de l'offre de formation du futur Lycée de la mer de La Réunion de modules spécialisés de formation mutualisée en maintenance navale et aéronautique dans le cadre des suites de l'étude GPEC conduite dès 2021 dans la perspective de la livraison du dock flottant.

La Réunion**10.**

Évaluer l'opportunité de faire conduire par l'antenne de La Réunion du service de soutien de la flotte une analyse précise, dans une logique d'anticipation des marchés nationaux de maintien en condition opérationnelle des unités basées à La Réunion, de la capacité du tissu industriel réunionnais à assurer l'ensemble des prestations incluses dans ces contrats. Analyser en conséquence l'opportunité de verrouiller ou de privilégier, dans les futurs contrats nationaux de MCO de ces navires, le lieu et les modalités d'exécution des prestations de réparation navale. Conduire une démarche semblable avec la DGAMPA et la DM SOI concernant le verrouillage géographique éventuel des prestations d'entretien dans le contrat d'exploitation du patrouilleur austral des affaires maritimes Osiris II.

11. *La Réunion, Terres australes et antarctiques françaises*

Dans le cadre des négociations préalables au nouveau plan de gestion de la pêche de légine dans les ZEE des îles Kerguelen et de l'archipel Crozet en 2025, analyser la possibilité de faire de la part de travaux de maintenance et de réparation des navires réalisée à La Réunion un sous-critère distinct doté d'un coefficient adapté au sein du critère « équilibres socio-économiques » imputé à la formule du calcul de répartition annuelle des totaux admissibles de captures (TAC) de légine entre navires titulaires d'autorisations de pêche. Analyser également la possibilité de faire de l'exécution des travaux de réparation et de maintenance à La Réunion une condition de l'obtention de l'autorisation de pêche, obligation qui pourrait aussi être étendue au régime d'encadrement de la pêche à la langouste et aux poissons dans les eaux des îles Saint-Paul et Amsterdam.

12. *La Réunion*

Finaliser les discussions en cours sur le cadre juridique d'exploitation du pôle de réparation navale et du futur dock flottant du port-ouest du grand port maritime de La Réunion. Prendre en considération en tout état de cause dans la finalisation du règlement d'exploitation du dock flottant la nécessité qu'il soit aligné sur les standards internationaux.

13. *La Réunion, Martinique, Guadeloupe*

Piloter, en lien avec les clusters maritimes ultramarins et autres associations de professionnels pertinentes, une action de communication ciblée sur chaque exploitant de chantier naval l'informant de l'extension à l'industrie navale depuis 2024 des bénéfices des abattements majorés du régime des zones franches d'activité de nouvelle génération (ZFANG), dit LODEOM fiscale, et des avantages financiers de ce dispositif. Expliciter dans cette action de communication les modalités pratiques de sollicitation du régime d'abattements, ainsi que son articulation avec les autres régimes spécifiques de soutien à son activité économique comme celui des exonérations de cotisations sociales patronales dans le cadre de la LODEOM sociale.

Martinique, Guadeloupe, La Réunion 14.

Compte tenu notamment de l'incidence indirecte de cette offre sur l'attractivité des offres ultramarines en matière de réparation nautique et navale, étendre le bénéfice des abattements majorés du régime des ZFANG aux activités de vente de pièces d'accastillage et autres accessoires liés à la pratique du nautisme (activité de shipchandler) en modifiant en loi de finances l'article 44 quaterdecies du code général des impôts.

Tous territoires ultramarins selon statuts 15.

Évaluer, en complément du paquet de propositions portant sur les mesures pérennes relatives à la communication sur le régime des ZFANG, à l'exonération d'octroi de mer et à l'application effective des dispositions de la LODEOM sociale, la possibilité de créer un régime spécial de soutien économique temporaire de cinq ans au démarrage d'activités de construction ou de réparation et maintenance navale qui reposerait sur un cumul d'exonérations de TVA, de cotisations sociales patronales et d'octroi de mer, ainsi que sur une exonération totale d'impôt sur les sociétés. Ce régime spécial de soutien au démarrage s'appliquerait aux entreprises localisées au sein de nouveaux pôles industriels navals ou au sein de pôles ayant fait l'objet de transformations majeures, notamment en matière de dotations en infrastructures de mise à sec et de réparation des navires.

Tous territoires ultramarins 16.

Prendre en considération dans la réforme du régime d'aide fiscale à l'investissement productif en outre-mer prévue dans le cadre du comité interministériel des Outre-mer de juillet 2023 son importance dans le maintien du niveau de la demande de réparation et de construction navale, et plus globalement de services techniques aux navires, dans les territoires ultramarins.

La Réunion, Mayotte 17.

Acter, dans le cadre du conseil maritime ultramarin du bassin Sud océan Indien et à l'échelle dudit bassin, la priorisation de l'accompagnement financier par l'État du pôle de réparation navale du port-ouest du grand port maritime de La Réunion.

Polynésie française 18.

Prioriser l'accompagnement financier par l'État, notamment dans le cadre du Troisième instrument financier, du projet de pôle de réparation navale porté par le port autonome de Papeete dans la zone de Fare Ute sud et son schéma directeur d'aménagement 2022-2032.

Polynésie française 19.

Conduire une analyse sur la pertinence et les modalités financières et techniques de réalisation d'un futur équipement majeur de mise à sec de navires à utilisation duale civile et militaire (dock flottant ou bassin de radoub), adapté aux enjeux de l'augmentation capacitaire de la flotte militaire basée à Papeete et à ceux du renouvellement de la flotte de transport interinsulaire polynésienne. Porter cette réflexion au niveau du nouveau comité d'orientation stratégique portuaire et maritime (COSMER).

Nouvelle-Calédonie 20.

Prioriser l'accompagnement financier par l'État, notamment dans le cadre des contrats de développement 2024-2027, du projet de modernisation et d'aménagement du pôle de réparation navale de Nouville porté par le port autonome de Nouvelle-Calédonie et son schéma directeur 2023-2027. Inclure en priorité ces travaux au périmètre d'un éventuel plan de reconstruction de la Nouvelle-Calédonie.

Nouvelle-Calédonie 21.

Conduire une analyse transversale, et notamment géostratégique, technique et financière, sur la pertinence de doter le port autonome de Nouvelle-Calédonie, et notamment sa zone de réparation navale de Nouville, d'un équipement majeur de mise à sec de type dock flottant, à même notamment de permettre une autonomie totale de réparation de la flotte militaire basée à Nouméa.

22. ***Tous territoires sauf la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie***

À défaut d'assouplir le cadre réglementaire de la rubrique n° 2712-3 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), faire donner consigne par les préfets concernés aux DEAL de Guadeloupe et de La Réunion de prioriser et d'accélérer l'instruction des dossiers de demande de modification d'autorisations ICPE 2712-2 déposés par les entreprises VERDE SXM et GREEN TROPICAL CIRCLE. Faire donner consigne par les préfets aux DEAL d'une application constructive et pragmatique des dispositions du code de l'environnement concernant la nécessité d'ICPE temporaire pour l'entreposage transitoire au sein des chantiers navals des navires destinés à la déconstruction sur d'autres sites.

23. ***Tous territoires ultramarins dont Nouvelle-Calédonie***

Accompagner au maximum financièrement les projets innovants développés dans les territoires ultramarins en matière de valorisation des déchets issus de navires comme celui de la société ROYAL RECY BOAT à Nouméa, susceptible d'être développé dans d'autres territoires ultramarins dont la Polynésie.