

Le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des ports de plaisance des régions et départements d'Outre-mer

CONTROLE GENERAL
ECONOMIQUE ET FINANCIER

N° 16-05-39



INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION

N° 16094-16053-02



CONSEIL GENERAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

N° 010675-01



Le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des ports de plaisance des régions et départements d'Outre-mer

- Rapport final -

Établi par

Jacques PAULTRE de LAMOTTE
Chef de mission

Yves DURUFLÉ
Inspecteur général
de l'administration

Antoine PICHON
Administrateur civil
hors classe

Guy CORREA
Contrôleur général

SYNTHÈSE

Pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance dans les régions et départements d'outre-mer (RDOM), les Ministres¹ ont demandé, le 2 mai 2016, à l'inspection générale de l'administration (IGA), au contrôle général économique et financier (CGefi) et au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) :

- de dresser l'état des lieux de la réglementation applicable au secteur de la plaisance dans les RDOM en matière de fiscalité, de réglementation douanière et de droit de l'environnement ;
- d'analyser les atouts et handicaps des ports de plaisance ultramarins par rapport aux ports étrangers situés à proximité ;
- d'identifier les pistes de nature à renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance des RDOM, en particulier en matière de procédure administrative, en prenant en compte les contraintes juridiques (droit européen notamment) et en estimant dans la mesure du possible l'effet sur l'économie locale des mesures proposées.

A cet effet, trois domaines ont été étudiés :

- 1) la situation des ports de plaisance au regard de leur potentiel d'appel au profit du tourisme au sein de leur territoire ;
- 2) la situation des entreprises du secteur situées dans le périmètre d'un port de plaisance ;
- 3) la situation des plaisanciers au regard des biens et services « apportés » aux bateaux.

*

* *

Pour ce faire, la mission a rencontré, en métropole, plusieurs parlementaires, les représentants des administrations concernées et différents acteurs socio-professionnels.

Elle a effectué un déplacement aux Antilles. Là, outre ses rencontres avec des représentants des organismes et institutions qui s'occupent de la plaisance (acteurs socio-professionnels, élus locaux et administrations), elle a pu être reçue par le ministre chargé du Tourisme de Sainte-Lucie.

Elle a, par ailleurs, reçu des contributions écrites qui ont notamment permis d'enrichir le constat.

Elle a enfin constaté un accord de tous ses interlocuteurs pour considérer que :

- le tourisme constitue le principal facteur de développement économique des RDOM, s'agissant plus particulièrement des Antilles, les activités nautiques (y compris la plaisance) représentent un levier de croissance ;
- la gouvernance des projets en matière de nautisme doit être clarifiée ;
- l'attractivité et la compétitivité des ports est loin de se résumer à des facteurs financiers (fiscaux ou douaniers) ou réglementaires. D'autres influent très nettement sur l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance, tels le rôle essentiel de l'accueil sur les sites portuaires et leur voisinage, l'existence de zones de mouillage disposant d'aménagements respectueux de l'environnement côtier et du milieu marin, l'existence de sites de réparation navale et d'espaces techniques performants.

¹ Lettre du 2 mai 2016 des ministres des finances et des comptes publics et des Outre-mer ainsi que des secrétaires d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche et du budget.

Compte-tenu de l'hétérogénéité des situations auxquelles doivent répondre dans leur diversité les ports de plaisance des RDOM (et ce sont les ports dont l'activité peut le plus se développer qui sont soumis à une concurrence de plus en plus vive), un effort commun de toutes les « parties prenantes » à la vie des ports est donc devenu indispensable. Celui-ci doit assurer la prise en compte des ports de plaisance dans les différents « projets de territoire ». Il faut conforter le mieux possible les activités « Terre-Mer », qui assurent le développement de la navigation de plaisance.

L'ensemble des partenaires publics et privés doivent soutenir cet effort en favorisant une gouvernance dynamique des ports.

Les collectivités locales doivent pouvoir s'associer à cette démarche à la mesure des contraintes budgétaires fortes qu'elles supportent par ailleurs.

Enfin, l'État doit avoir un rôle décisif dans cette démarche, puisqu'il lui appartiendra de mettre en œuvre tant les adaptations réglementaires et leur application suggérées dans le présent rapport que les simplifications déjà permises par les réglementations existantes, de cadrer cette démarche de développement et d'en favoriser la dynamique.

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le rapport

- Recommandation n°1 :** Créer, pour chaque bassin maritime ultramarin concerné, une commission spécialisée « nautisme et ports de plaisance » pour la mise en cohérence des projets et pour proposer, au conseil maritime, un schéma directeur de développement de la plaisance à inscrire au document stratégique.
En cas de carence avérée, les préfets arrêteraient, après avis de la commission, le schéma directeur et la mise en œuvre de ses orientations. **21**
- Recommandation n°2 :** Revenir à la situation existante avant 2013 s'agissant de l'exonération de TVA pour les navires loués pour le Yachting,..... **26**
- Recommandation n°3 :** Promouvoir le régime du perfectionnement actif auprès des entreprises de maintenance et de réparation navales. **28**
- Recommandation n°4 :** Lancer une procédure permettant :
- de former les commerçants pour pouvoir effectuer une détaxe en ligne et, parallèlement, déployer des bornes PABLO pour permettre aux acheteurs de procéder aux opérations de détaxe avant de quitter le territoire (une expérimentation pourrait être effectuée dans les Antilles) ;
- d'abaisser le seuil de valeur pour les ventes sous bordereau et permettre aux commerçants de s'organiser pour assurer le regroupement des achats, pour une zone géographique déterminée, sur un BVE unique. **29**
- Recommandation n°5 :** Procéder à une étude circonscrite des modalités de création d'une zone de duty free « ouverte » (dans un périmètre géographique proche du terminal des croisières) permettant aux voyageurs, présentant leur passeport et un document de départ dans un délai très court (n'excédant pas trois jours) [billet ou clearance], d'acquiescer en franchise de taxes. Une expérience pourrait, par la suite, être lancée dans une ville portuaire d'outre-mer..... **30**
- Recommandation n°6 :** Demander aux préfets d'élaborer, en concertation avec les acteurs, une stratégie de gestion du DPM avec la mise en œuvre effective des mesures d'application relatives aux zones d'interdiction de mouillage..... **32**
- Recommandation n°7 :** Modifier la réglementation en matière d'emport de passagers sur les bateaux de plaisance actuellement utilisés comme navires professionnels (au commerce) pour les inclure dans la catégorie des navires à passagers..... **34**
- Recommandation n°8 :** Proposer, après vérifications, aux croisiéristes qui ne bénéficient pas d'exemption, des visas de court séjour individuels ou collectifs valables pour l'ensemble des RDOM de la zone..... **35**
- Recommandation n°9 :** S'organiser pour accorder exceptionnellement et après vérifications une dispense de visa ou une extension de visa sur place au départ comme à l'arrivée..... **35**
- Recommandation n°10 :** Inviter les collectivités locales à initier une démarche pour assurer, au moins pour les produits concernés par les activités des ports de plaisance, une harmonisation progressive des taux d'octroi de mer. Parallèlement, une amélioration du dispositif de suivi des échanges de biens au sein du marché unique antillais (MUA), pour que le mécanisme de compensation soit plus opérationnel, est nécessaire..... **36**

Recommandation n°11 : Éditer, pour chaque RDOM, une fiche pratique présentant de manière didactique la situation des plaisanciers, en particulier ceux en escale, au regard de la TSC... **37**

Recommandation n°12 : Mettre en place un portail informatisé regroupant informations et télé-services. Afin d'optimiser les moyens et développer un produit complet, il pourrait être proposé à un RDOM d'élaborer un tel prototype. Parallèlement, les travaux pour PUMA doivent être finalisés..... **37**

SOMMAIRE

Synthèse.....	5
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le rapport	7
Introduction.....	11
1 Les ports de plaisance des régions et départements d'outre-mer : Une situation hétérogène.....	13
1.1 Les schémas stratégiques.....	13
1.2 La gouvernance des ports de plaisance	13
1.3 Le nombre de navires.....	14
1.4 L'offre nautique.....	15
1.5 La fiscalité.....	16
1.6 L'offre de service.....	17
1.7 Les limites du système actuel	18
2 Une attractivité à affirmer.....	19
2.1 Autour de l'élaboration d'un projet de territoire resserrant le lien terre-mer	19
2.1.1 Dans le périmètre immédiat du port.....	19
2.1.2 En élargissant l'offre de produits touristiques :	20
2.1.3 En favorisant l'appropriation par la population locale du lien terre-mer :	20
2.1.4 En incluant systématiquement cette priorité :	20
2.2 Avec une gouvernance dynamique associant tous les acteurs et partenaires (publics et privés) ..	20
3 Une compétitivité à conforter	23
3.1 Les aménagements des règles fiscales et douanières	23
3.1.1 La situation des entreprises	23
3.1.2 Les opérations de réparation et de maintenance navales.....	26
3.1.3 La situation des particuliers	29
3.2 Les simplifications	30
3.2.1 Les gestionnaires de port	31
3.2.2 Les entreprises	33
3.2.3 Les plaisanciers	34
Conclusion	39
Annexes.....	41
Annexe n° 1 : Lettre de mission	43
Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées.....	45

Annexe n° 3 : Cartographies simplifiées de la situation des ports de plaisance dans les RDOM	53
<i>Guadeloupe</i>	53
<i>Guyane</i>	56
<i>Martinique</i>	58
<i>Mayotte</i>	61
<i>La Réunion</i>	63
Glossaire des sigles et acronymes	67

INTRODUCTION

Face à la montée de la concurrence et au besoin exprimé de renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance dans les RDOM, la lettre de mission du 2 mai 2016 demande à l'IGA, au CGefi et au CGEDD :

- de dresser l'état des lieux de la réglementation applicable au secteur de la plaisance dans les RDOM en matière de fiscalité, de réglementation douanière et de droit de l'environnement ;
- d'analyser les atouts et handicaps des ports de plaisance ultramarins par rapport aux ports étrangers situés à proximité ;
- d'identifier les pistes de nature à renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance des RDOM, en particulier en matière de procédure administrative, en prenant en compte les contraintes juridiques (droit européen notamment) et en estimant dans la mesure du possible l'effet sur l'économie locale des mesures proposées.

En analysant, sur la base des données disponibles, la situation des ports concurrents ainsi que les leviers de renforcement de l'attractivité et de la compétitivité, la mission s'est alors proposée d'expertiser trois domaines :

- 1) la situation des ports de plaisance au regard de leur potentiel d'appel au profit du tourisme au sein du département de la région d'outre-mer ;
- 2) la situation des entreprises du secteur situées dans le périmètre d'un port de plaisance ;
- 3) la situation des plaisanciers au regard des biens et services « apportés » aux bateaux.

*
* *

Pour ce faire, la mission, après avoir pris connaissance des rapports déjà réalisés, a :

- rencontré :
 - plusieurs parlementaires, dont MM. Serge Letchimy, Alfred Marie-Jeanne, députés de la Martinique, et Ibrahim Aboubacar, député de Mayotte, ainsi que MM. Jean-François Rapin, sénateur du Pas-de-Calais, et Serge Larcher, sénateur de la Martinique, respectivement président et vice-président de l'association nationale des élus du littoral (ANEL)² ;
 - des administrations centrales des ministères des affaires étrangères et du développement international (pôle tourisme), de l'économie et des finances (direction de la législation fiscale, direction générale des douanes et droits indirects et direction générale des entreprises), de l'intérieur (direction générale des étrangers en France), des outre-mer (direction générale de l'outre-mer) et du secrétariat d'État aux transports, à la mer et à la pêche (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) ;
 - des acteurs socio-professionnels : fédération française des ports de plaisance (FFPP), fédération des industries nautiques (FIN), cluster maritime français, Atout France ;
- effectué, du 6 au 13 juillet dernier, un déplacement aux Antilles et, à cette occasion, a pu rencontrer :
 - les services de l'État en Martinique et en Guadeloupe : préfets, secrétaires généraux aux affaires régionales (SGAR), directions des douanes, directions régionales des finances publiques (DRFiP),

² Des rendez-vous n'ont pu avoir lieu en raison des contraintes d'agenda : Victorin Lurel, député de la Guadeloupe, Huguette Bello, députée de La Réunion, et Antoine Karam, sénateur de la Guyane.

directions de la mer (DM), directions de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL) ainsi que le Grand Port Maritime (GPM) de Guadeloupe ;

- les collectivités territoriales et élus locaux : Collectivité Territoriale de Martinique (CTM), Conseils régional et départemental de Guadeloupe, communautés d'agglomération, maires et comités du tourisme ;
 - les acteurs socio-professionnels : chambres de commerce et d'industrie (CCI), mouvement des entreprises de France (MEDEF), Cluster maritime, gestionnaires de ports ;
 - à Sainte-Lucie, grâce à la consule générale en poste en Martinique, le ministre chargé du Tourisme et son conseiller ainsi que le conseiller de coopération auprès de l'Ambassade de France en Région Caraïbes ;
- transmis un questionnaire, aux préfets de Guyane, de Mayotte et de La Réunion où la mission ne s'est pas déplacée, afin de compléter, pour chaque RDOM, ses informations sur la situation de la plaisance, les questions de fiscalité, les croisiéristes, les industries dans le domaine de la plaisance et la gouvernance ;
- reçu des contributions écrites qui ont notamment permis d'enrichir le constat.

*

* *

Les acteurs rencontrés sont d'accord pour considérer que :

- le tourisme constitue le principal facteur de développement économique des RDOM et, s'agissant plus particulièrement des Antilles, les activités nautiques (y compris la plaisance) représentent un levier de croissance ;
- la gouvernance des projets en matière de nautisme doit être clarifiée ;
- l'attractivité et la compétitivité des ports ne se résument pas à des facteurs financiers (fiscaux ou douaniers) ou réglementaires. C'est ainsi que d'autres éléments sont susceptibles d'influer sur l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance³. Il en est ainsi :
 - du développement de l'accueil sur les sites portuaires et leur voisinage en offrant des services au plaisancier et au bateau ;
 - de la création des zones de mouillage et d'équipements légers pour disposer d'aménagements respectueux de la nature et du milieu marin ;
 - de la poursuite de la modernisation des sites de réparation navale et des espaces techniques ;
 - de l'augmentation des capacités des ports (anneaux, mouillages dans les bassins, ports à sec) ;
 - du développement des activités événementielles autour de la plaisance ;
 - de l'organisation du contrôle des zones de mouillage afin de supprimer les mouillages sauvages ;
 - de la qualité de l'accueil qui revêt une importance essentielle dans le domaine du tourisme.

³ Le constat effectué par Atout France (ex-ODIT France), dans son étude sur l'avenir de la plaisance et des activités nautiques en Martinique et en Guadeloupe (2008), demeure d'actualité même si les éléments chiffrés ne sont plus pertinents.

1 LES PORTS DE PLAISANCE DES RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER : UNE SITUATION HÉTÉROGÈNE

Tous les acteurs estiment que le développement de la plaisance va se poursuivre. Toutefois, la situation de tous les ports de plaisance dans les RDOM n'est pas identique et peut être analysée au regard des critères suivants.

1.1 Les schémas stratégiques

Au-delà des schémas de mise en valeur de la mer (SMVM), les RDOM se sont engagés, de manière variable, dans la mise en place de projets stratégiques au profit de la plaisance :

Guadeloupe : L'archipel bien que disposant d'un cluster maritime n'a pas encore finalisé de démarche particulière.

Guyane : Le département s'est doté d'un contrat de destination avec l'ambition d'augmenter sa visibilité internationale et de permettre le développement de l'activité touristique.

Martinique : Un projet stratégique de tourisme durable « Sud Martinique Horizon 2020 », dans le cadre du projet « Odyssée » de la FFPP, a été mis en place par un ensemble de communes (les Anses d'Arlet, le Diamant, Ducos, le François, le Marin, Rivière-pilote, Rivière-Salée, le Saint-Esprit, Sainte-Anne, Sainte-Luce, les Trois-Ilets, le Vauclin).

Mayotte : Il n'existe pas de schéma particulier. Toutefois, le concessionnaire du port de commerce a pour projet de déplacer le terminal croisiériste à Longoni, afin d'offrir aux croisiéristes une offre touristique plus conséquente au débarquement (commerces, expositions, village artisanal).

La Réunion : Deux projets existent :

1. Un schéma stratégique du développement de la plaisance de la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO) qui est en cours de rédaction. La côte Ouest représente 80% de la plaisance à La Réunion ;
2. Le "projet stratégique 2014/2018" du GPM qui prévoit, en particulier, de soutenir les filières et de favoriser une nouvelle dynamique du territoire. C'est ainsi que la mise en service de près de 70 anneaux supplémentaires, en 2015, a permis de réorganiser les modalités d'occupation des pontons et constitué une réponse aux demandes.

1.2 La gouvernance des ports de plaisance

Plusieurs possibilités sont mises en œuvre dans les différents départements :

- Gestion communale ou gestion par une communauté d'agglomération. Ce mode concerne la plupart des ports mixtes (pêche et plaisance). L'attention a été appelée sur deux éléments :
 - la modification des modalités de gestion d'un port peut entraîner une période d'incertitude préjudiciable au développement de la plaisance. Telle aurait été le cas, selon la CACEM, de la reprise par la commune des Trois-Îlets (effective depuis le 1^{er} mai 2016) de la gestion du port de plaisance de « Pointe du Bout », qui était assurée par la CCI de Martinique ;
 - la nécessité d'accompagner les communes pour la gestion des ports de plaisance, en particulier pour l'organisation et la structuration de la police de l'eau. Le développement des ports de plaisance, offrant des places de mouillages, doit permettre de réglementer, de réorganiser et de structurer les mouillages forains.

- Gestion en concession ou en délégation de service public (DSP). Dans ce cas de figure, les concessions ou les DSP sont concédées sur de longues durées, de l'ordre de 15 ans, pour permettre un amortissement des investissements dans des infrastructures lourdes.

Se situent dans ce cadre, la marina du Marin (concession par la commune du Marin), le port de l'Étang Z'Abriots -DSP à une société d'économie mixte (SEM) qui a « concédé » la gestion quotidienne à la société Marinov- et celle de Bas-du-Fort (dont la DSP, accordée par le GPM des îles de Guadeloupe, arrive à échéance en 2020 ; les consultations vont être lancées dans les prochains mois).

- Gestion par un établissement public. Aujourd'hui, il s'agit d'une gestion par des GPM : le port de Dégrad des Cannes, en Guyane, et le port de la pointe des Galets, à La Réunion. Ce mode de gestion n'appelle pas d'observation particulière au-delà du fait que l'activité de plaisance demeure très marginale au sein des activités et des orientations stratégiques des GPM.

Le port de St Gilles et le port de Ste Marie à La Réunion sont actuellement gérés par la chambre de commerce et d'industrie de La Réunion (CCIR) et seront transférés, au 1^{er} janvier 2017, respectivement au TCO et à la communauté intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

1.3 Le nombre de navires

Selon le recensement opéré par les services de l'État, à l'occasion de la présente mission, le nombre de navires de plaisance immatriculés est le suivant :

Tableau 1 : Recensement des navires de plaisance

	Nombre
Guadeloupe	15 451
Guyane	2 272
La Réunion	4 214
Martinique	13 500
Mayotte	1 304

Source : DM

Ces chiffres appellent deux commentaires :

1. Ces volumes doivent être pris avec précaution dans la mesure où ils résultent d'une exploitation du fichier d'immatriculation des navires de la direction des affaires maritimes (DAM) dont la mise à jour n'est pas systématiquement effectuée lors de la vente d'occasion d'un navire déjà immatriculé ou de la destruction par son propriétaire qui ne la déclare pas à l'administration.
2. Ces volumes, même si le niveau de la flotte est surestimé, excèdent largement les capacités de mouillage susceptibles d'être mobilisés :
 - de nombreux navires, appartenant le plus souvent à des plaisanciers locaux, sont généralement au mouillage dans une baie, des sites abrités ou un abri, voire à sec à terre. Schématiquement, le mouillage s'effectue dans les abris proches du domicile et, en l'absence de place, les plaisanciers mouillent dans une anse, une embouchure de rivière ou la mangrove. Ces mouillages sauvages posent de nombreux problèmes environnementaux, spécialement dans certains secteurs naturels particulièrement fragiles, comme la mangrove, mais aussi de raclage de fonds ou de destruction de coraux ainsi que de gestion des eaux usées et des déchets ;
 - les navires amarrés dans les ports. Dans chaque département, il existe un port qui concentre le plus grand nombre d'unités. Les deux plus grands ports de plaisance se situent aux Antilles, principalement le port du Marin en Martinique, et la marina Bas-du-fort, au Gosier, en Guadeloupe. Il n'a pas été indiqué l'existence de listes d'attente posant un problème particulier ;

- les navires qui fréquentent les mouillages des Antilles font escale dans les ports de plaisance pour se ravitailler et éventuellement caréner. C'est notamment cette clientèle qui est visée dans les projets de développement des différents ports de plaisance.

1.4 L'offre nautique

L'offre nautique est étroitement dépendante :

- des conditions de navigation, qui sont généralement caractérisées dans les zones des RDOM par une saisonnalité marquée et des phénomènes météorologiques (cyclones et tempêtes tropicales) ;
- des abris et des ports de plaisance, où se localisent les principaux services aux plaisanciers et où il est possible de s'abriter en cas d'alerte cyclonique ;
- des bassins de navigation accessibles depuis les principaux sites portuaires pour des navigations de quelques heures, de plusieurs jours ou de plusieurs semaines selon les types de bateau et les programmes des plaisanciers.

Au plan de la navigation de plaisance, les RDOM peuvent être regroupés en trois bassins :

- **Les départements des Caraïbes.** Dans ces départements, le tourisme constitue désormais un facteur important de développement. Le domaine de la plaisance est une activité touristique à très forte valeur ajoutée. Mais, ils sont soumis, à une très forte concurrence de la part des îles voisines, tant de la petite Caraïbe que de la grande Caraïbe.

Graphique n° 1 : Carte de l'arc caribéen



Source : MYA (Martinique Yachting Association)

C'est ainsi que certaines de ces îles ont pu déterminer leur politique fiscale en fonction de celle de leurs voisins (ex : le ministre chargé du Tourisme de Sainte-Lucie a indiqué que la création d'un entrepôt en duty free avait constitué une réponse aux dispositifs de défiscalisation dont ont profité les RDOM).

On observe, au cours de la dernière période, deux phénomènes en matière de plaisance dans la zone : une croissance continue de l'activité et une bascule d'une partie de la flotte de grande plaisance de la Méditerranée vers les Antilles. Dans ce cadre, la navigation de plaisance bénéficie aux Antilles de conditions exceptionnelles, grâce notamment à une météorologie clémente une très grande partie de l'année, de bassins de navigation uniques au niveau de la proximité des îles et de la beauté des paysages comme des fonds sous-marins. Ces îles sont par ailleurs bien placées sur la route maritime Nord-Sud des Petites Antilles : bateaux venant du Nord des Caraïbes et se dirigeant vers les Grenadines.

- **Les départements de l'Océan indien.** L'île de La Réunion, qui appartient à l'archipel des Mascareignes (Réunion, Maurice et Rodrigues), et l'île de Mayotte, qui appartient à l'archipel des Comores, se sont associées avec les Seychelles et Madagascar autour d'un concept « Destination des îles vanille » dont les objectifs sont notamment un accroissement du nombre de touristes à fort pouvoir d'achat et la mise en place des normes de qualité et de service pour une destination de vacances de standing. Les deux îles se sont par ailleurs inscrites dans une démarche de complémentarité avec les îles voisines, et sont relativement éloignées des autres îles de l'Océan indien qui attirent les touristes (Maldives, Sri Lanka, etc.).

S'agissant de La Réunion, les conditions de navigation y sont plus exigeantes pour les plaisanciers et la navigation de plaisance ne constitue pas un enjeu. C'est ainsi que la réparation des navires de plaisance n'est pas davantage un enjeu car il n'y a pas, dans l'ensemble maritime du sud océan indien, d'activité significative de grande plaisance (location ou voyage de propriétaire). Mayotte recèle le meilleur potentiel mais il n'existe ni marché, ni opérateur, ni projet⁴.

Au total, dans l'Océan indien, il n'existe pas de véritable concurrence de proximité.

- **Le département d'Amérique du sud.** « *Le littoral de la Guyane où se situent les principales villes concentre la plus grande part des activités humaines, notamment une agriculture et une pêche dynamiques et une industrie spatiale unique en Europe. Ce territoire est riche de son patrimoine historique et culturel et présente les attraits de son ouverture océanique, ses plages et ses îles, ...* » (cf. Contrat de destination Guyane de juin 2015).

Toutefois, la plaisance ne constitue pas encore un moyen de développement important et la concurrence avec les pays limitrophes est très faible, voire nulle.

1.5 La fiscalité

Les différents interlocuteurs, rencontrés ou interrogés, ont pu évoquer des handicaps de nature diverse. Certains d'entre eux ont d'ailleurs été mis en évidence dans de précédents rapports. Au premier d'entre ces handicaps, il a pu être souvent cité les différences fiscales avec les zones limitrophes en concurrence avec les RDOM.

S'agissant de la seule TVA, selon une étude de Pwc, citée par la chambre de commerce et d'industrie de la Guadeloupe, les taux pratiqués dans les petites Caraïbes présentent une grande diversité :

Tableau 2 : Taux de TVA pratiqués dans l'arc caribéen

Iles	Taux	Iles	Taux
SINT MAARTEN (NA)	5,00 %	TRINIDAD	12,50 %
SAINTE-LUCIE	8,00 %	ANTIGUA	15,00 %
GUADELOUPE	8,50 %	GRENADE	15,00 %
MARTINIQUE	8,50 %	SAINT KITTS	17,00 %
SAINT MARTIN(FR)	8,50 %	BARBADE	17,50 %
SAINT VINCENT	10,00 %		

Source : Pwc

⁴ Dans la commune de Bouéni, il existe bien un projet de marina mais qui n'a pas vu le jour car il est hors de proportion avec la demande. Il y a aussi eu, par ailleurs, des schémas et des projets d'architectes dans la baie de Mamoudzou/Dzaoudzi mais les opérateurs qui seraient susceptibles de les porter n'ont pas la solidité financière nécessaire. La société immobilière de Mayotte (SIM) avait réalisé un projet architectural pour l'ensemble de la baie de Mamoudzou mais seule une partie de ce schéma a été mis en œuvre sur le front de mer (Marché et médiathèque).

En outre⁵, le mécanisme de la TVA non perçue récupérable, codifié à l'article 295A du CGI prévoit que les livraisons ou importations en Guadeloupe, en Martinique ou à La Réunion de biens d'investissement neufs, exonérés de la TVA en application du 5° du 1 de l'article 295 du CGI, donnent lieu à une déduction calculée, selon le cas, sur le prix d'achat ou de revient, ou sur la valeur en douane des biens, lorsque le destinataire de la livraison ou l'importateur est un assujetti qui dispose dans ces départements d'un établissement stable et y réalise des activités ouvrant droit à déduction en application de l'article 271 du CGI.

Par ailleurs, le dispositif des zones franches d'activité, prévu par la loi n°2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer peut s'appliquer à des activités liées à la plaisance :

- les entreprises ayant une activité industrielle ou artisanale peuvent généralement bénéficier de l'abattement de droit commun ;
- les entreprises situées dans le secteur du tourisme peuvent bénéficier d'un abattement majoré.

Ce dispositif concerne les bénéfices imposables à l'impôt sur les sociétés (IS) ou à l'impôt sur le revenu (IR), les bases nettes d'imposition à la contribution économique territoriale (CET) des entreprises et à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) et la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB).

1.6 L'offre de service

Plusieurs points méritent une attention particulière :

1. La mise en place d'une gouvernance adaptée permettant une plus grande coopération des communes ayant un port de plaisance. L'objectif est de mutualiser les infrastructures et de développer une complémentarité (au lieu d'une concurrence) pour favoriser l'accueil des plaisanciers avec une offre touristique diversifiée grâce à des sites remarquables (ex : la montagne Pelée qui devrait être bientôt classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, les cirques de La Réunion ou encore les îles du Salut et Kourou), un littoral préservé, des infrastructures performantes et un patrimoine exceptionnel (ex : habitation Clément, Mémorial Act).
2. Le besoin d'une stratégie claire pour un secteur (actuellement insuffisamment structuré) dont le potentiel de croissance est élevé⁶. Il en est ainsi du secteur des yachts de plaisance (>25 m) qui nécessitent des services compétents et des capacités spécifiques de mouillage (ex : le GPM des îles de Guadeloupe dispose d'une telle possibilité avec l'aménagement d'un quai) mais également de stockage à sec.
3. La nécessité de conforter et de développer l'industrie avec une offre compétitive en matière de maintenance et de réparation navales, notamment à la grande plaisance ou aux méga-yachts. Sur ce dernier créneau, la Martinique dispose d'atouts (les plateformes techniques de Fort-de-France et du Marin) qui lui permettent, d'ores et déjà, d'être compétitive.
4. Le besoin de diversification des activités des ports de plaisance (pêche-promenade, plongée plus que jet-ski) afin d'améliorer leur rentabilité (mixité possible avec les ports de pêche) mais également l'origine des touristes (ex : adapter les produits d'appel à destination des pays d'Amérique du Sud) et de structurer l'offre avec de nouvelles activités correspondant aux nouvelles aspirations (activité culturelle en s'appuyant sur le patrimoine naturel et culturel, activités sportives, activités festives et gastronomiques) et à de nouveaux services pour les plaisanciers :

⁵ D'autres mécanismes profitent aux entreprises implantées dans les RDOM. Elles peuvent bénéficier d'une aide destinée à diminuer le coût du fret des matières premières ou produits importés pour entrer dans un cycle de production ou exportés vers l'Union européenne après un cycle de production.

⁶ Le développement de la plaisance, historique depuis les années 1970, marque une forme d'essoufflement. Le phénomène résulterait de la conjonction de plusieurs raisons : lourdeur des procédures administratives, aspects restrictifs de la législation, incertitudes des équipages sur les modalités d'application de la réglementation, restrictions de circulation pour les marins détenteurs du livret professionnel maritime, attribution des visas, etc.).

« les navires sont désormais des zones de vie » (ex : développement des locations via des espaces collaboratifs ; développement du projet de « bungalows flottants »).

5. La prise en compte des atouts : la sécurité des biens et des personnes, des services publics sûrs et reconnus, des infrastructures performantes (infrastructures de transport de niveau métropolitain quoique victimes de leur succès, infrastructures de santé (CHRU), infrastructures portuaires -ex : dock de Fort-de-France ou élévateur du Marin-, etc.), la qualité des services offerts aux navires (la main d'œuvre est bien formée et il est possible de recourir à une main d'œuvre externe qualifiée).

1.7 Les limites du système actuel

Les différents acteurs rencontrés ont évoqué les limites du système actuel qui nécessitent un changement de paradigme :

- La situation générale du secteur du nautisme et plus particulièrement de la plaisance : les entreprises, le plus souvent des TPE/PME, sont fragiles⁷ et ont besoin de dispositifs d'accompagnement.
- Le besoin de poursuivre le développement des zones portuaires. Or, plusieurs acteurs ont évoqué la nécessité de disposer d'éléments précis, et si possible rassurants, en matière de protection de l'environnement quant aux conséquences pour le développement des activités portuaires de l'application du 2° de l'article 113 de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages⁸. En effet, selon eux, une application stricte de cette disposition pourrait conduire à supprimer toute possibilité de dragage portuaire.
- Les conditions d'intégration de certaines entreprises techniques (dont certaines ne disposent d'aucun titre) dans la chaîne économique pour améliorer la qualité des services proposés et favoriser un traitement approprié des déchets.

*

* *

Au total, les ports de plaisance des RDOM ne sont pas tous soumis à la même concurrence et ils bénéficient de véritables atouts même si des freins à leur développement existent.

D'ailleurs, dans le prolongement des analyses de ce rapport, il conviendrait, en lien avec les acteurs locaux, d'approfondir la connaissance de la situation concurrentielle de chaque RDOM au regard de son environnement immédiat en prenant en compte tous les aspects liés au renforcement de son attractivité.

⁷ La pyramide des âges contribue de cette fragilité.

⁸ L'article 113 de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages précise :
« Pour stopper la perte de biodiversité en outre-mer et préserver son rôle en faveur de l'adaptation des territoires au changement climatique, l'État se fixe comme objectifs, avec l'appui de ses établissements publics sous tutelle et en concertation avec les collectivités territoriales concernées :

1° ;

2° D'élaborer, dans le cadre de l'initiative française pour les récifs coralliens et sur la base d'un bilan de l'état de santé des récifs coralliens et des écosystèmes associés réalisé tous les cinq ans, un plan d'action contribuant à protéger 75 % des récifs coralliens dans les outre-mer français d'ici à 2021. Dans le cadre de ce plan d'action, l'État se fixe pour objectif d'interdire, dans les zones sous souveraineté ou juridiction françaises, les opérations de dragage des fonds marins dans lesquels des récifs coralliens sont présents, à l'exception des opérations de dragage qui visent à assurer la continuité du territoire par les flux maritimes. En outre, les opérations de dragage des fonds marins qui visent à assurer la continuité du territoire par les flux maritimes doivent éviter au maximum la destruction des récifs coralliens ;

3° ».

2 UNE ATTRACTIVITÉ À AFFIRMER

L'attractivité des ports nécessite surtout une action commune de tous les acteurs.

La valorisation de l'ensemble des atouts précédemment mentionnés, stimulés par une concurrence de plus en plus active, oblige à progresser avec plusieurs avancées fiscales et douanières et des mesures de simplification (Cf. 3^{ème} partie). Ces efforts nécessitent, au-delà de la prise de conscience des acteurs concernés, de conjuguer la volonté des dirigeants politiques et socio-économiques pour organiser une gouvernance territoriale adaptée à l'enjeu et produire des projets de territoire susceptibles de resserrer, aux échelles pertinentes, le lien terre-mer. Il est enfin indispensable de faire participer la population locale au développement de l'attractivité et au renforcement de la compétitivité des ports de plaisance des RDOM.

2.1 Autour de l'élaboration d'un projet de territoire resserrant le lien terre-mer

La caractéristique commune des RDOM est leur ambivalence dans leur relation avec la mer qui les borde ou les entoure. Tous situés en zone tropicale, voire équatoriale pour la Guyane, ils peuvent présenter cette image, en apparence idyllique, des mers chaudes avec lagons couleur turquoise et palmiers en bord de plages immaculées qui se laissent doucement bercer par les alizés. La violence des tempêtes tropicales voire des ouragans qui les balaient régulièrement, le caractère inhospitalier de certaines côtes sur lesquelles se brise l'océan, la présence dangereuse des requins constituent le revers de cette médaille dorée.

Face à cette réalité doublée pour certains d'une réserve naturelle des populations qui ne gardent pas obligatoirement le meilleur souvenir de « la grande traversée » qui les a brutalement jetés sur les rivages de ces territoires d'esclavage et de souffrance et des régulières dévastations côtières dues à la séculaire rivalité maritime franco-anglaise ou à la piraterie, il ne faut pas s'étonner que l'activité économique soit plus terrienne que maritime et que le développement des activités nautiques, même pour la pêche, ne se soit pas fait spontanément d'autant qu'aujourd'hui ces activités satisfont plutôt une clientèle locale aisée ou de métropolitains et de touristes.

Ce n'est que récemment que l'économie bleue, en raison des perspectives de croissance et d'emplois dont elle est porteuse, est devenue, dans le cadre d'une nécessaire et indispensable diversification de ces territoires, un objectif majeur de développement porté par tous les acteurs politiques et socio-économiques, répondant ainsi à l'impératif partagé qu'il « est temps de se réapproprier la mer ».

Pour cela, il est nécessaire et essentiel que les collectivités territoriales concernées élaborent et mettent en œuvre des projets de territoire incluant les activités nautiques et associant les populations locales à leur développement au travers de démarches reliant le port et son environnement et c'est ce qu'elles peuvent faire dans le cadre de leurs compétences respectives.

2.1.1 Dans le périmètre immédiat du port

- Grâce aux services et biens apportés aux bateaux (avitaillement en denrées et carburant, traitement des eaux noires et grises, commerces de proximité, shipchandlers, entreprises de maintenance et réparation navales, zones franches d'activité) ;
- Grâce aux services et biens apportés aux passagers (capitainerie et club-house pour plaisanciers, commerces en ville avec horaires adaptés et zones duty free pour croisiéristes, hôtels-restauration, réseaux de transport garantissant la mobilité entre le port et la ville).

2.1.2 En élargissant l'offre de produits touristiques

- Grâce à l'organisation de tours et circuits de découverte à temporalité, finalité et coûts divers et adaptés (culture et patrimoine, environnement et bio-diversité) avec guides et accompagnateurs ;
- Grâce à la diversification d'activités (plongée, pêche-promenade ou sportive, escalade, trek, randonnée) avec moniteurs et encadrants.

2.1.3 En favorisant l'appropriation par la population locale du lien terre-mer

- Grâce à un meilleur accès aux installations et activités nautiques (infrastructures adaptées aux embarcations locales et aux véhicules nautiques à moteur, port à sec, organisation des mouillages, tarifications concertées) ;
- Grâce à l'organisation d'activités sportives et d'événements festifs autour de la mer (ex : 32^{ème} édition du tour des yoles rondes en Martinique et 9^{ème} édition du tour de la Guadeloupe à la voile traditionnelle en 2016, participation de concurrents antillais à la route du rhum, accueil du rallye maritime World act à La Réunion en 2015) ;
- Grâce à l'initiation aux activités nautiques, dès le plus jeune âge, dans le cadre des activités scolaires, périscolaires et associatives (natation, sports d'eau).

2.1.4 En incluant systématiquement cette priorité

- Dans tous les documents d'orientation relatifs à l'aménagement du territoire (Schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme, plan de déplacement urbain) ainsi que dans les schémas régionaux (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) ;
- Dans les documents stratégiques et objectifs du comité régional du tourisme (CRT) ainsi que des offices du tourisme et syndicats d'initiative (OTSI) ;
- Dans les orientations en matière de formation professionnelle pour permettre aux entreprises du secteur de trouver les compétences que le développement et l'évolution de leurs métiers requièrent.

2.2 Avec une gouvernance dynamique associant tous les acteurs et partenaires (publics et privés)

Dans un contexte de concurrence accrue des îles voisines (arc caribéen, Maurice, Seychelles) et d'émergence de nouveaux acteurs (Cuba, Afrique du sud) sur la scène nautique mondiale, l'ensemble des acteurs publics et privés s'accordent pour considérer que les RDOM sont à la croisée des chemins et que l'économie bleue est un des meilleurs vecteurs de développement et de création d'emplois pour leur territoire, porteuse d'avenir et de diversification économique.

Cependant, force est de constater que les compétences requises sont réparties entre de nombreux acteurs (État, collectivités territoriales, GPM, concessionnaires d'infrastructures portuaires, gestionnaires de marinas et de ports de plaisance) alors que les publics concernés sont très divers (usagers locaux, croisiéristes, plaisanciers, loueurs de charters, propriétaires de grands yachts, entreprises d'outillage, de maintenance et de réparation navales, investisseurs privés) et que les intérêts exprimés peuvent être concurrents, voire divergents, en raison de la rareté du foncier, de la nécessaire protection de l'environnement, de la définition des priorités en matière d'investissement, de l'origine, du poids et de la destination des ressources fiscales et enfin de la diversité des projets de territoire.

Le besoin se fait donc sentir, et est souvent exprimé, de définir une gouvernance commune associant l'ensemble des acteurs publics et privés dans un partenariat dédié au développement du nautisme et des ports de plaisance en outre-mer.

Or, justement, plusieurs instances qui, en s'articulant, peuvent être mises au service de cette concertation indispensable ont été récemment créées et installées. Il s'agit :

- du conseil maritime ultramarin de bassin, créé par le décret n°2014-483 du 13 mai 2014 pour les bassins Antilles (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin–Saint-Barthélemy) mais aussi Sud Océan indien (Mayotte, La Réunion) et encore Saint-Pierre et Miquelon ;
- du conseil de coordination interportuaire, créé par la loi n°2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer dont celui des Antilles-Guyane installé le 2 juin 2016.

Le premier, co-présidé par les préfets concernés, est composé de six collèges associant tous les partenaires impliqués par les activités développées en mer ou sur le littoral (État et établissements publics dont les GPM, collectivités territoriales et leurs groupements, entreprises dont l'activité se rapporte à l'exploitation de la mer et du littoral, organisations syndicales de salariés, associations de protection de l'environnement et d'usagers de la mer et du littoral et enfin des personnalités qualifiées en raison de leurs compétences propres). Son objet est de décliner la stratégie nationale pour la mer et le littoral dans un document stratégique qui fixe les orientations pour son bassin en prenant en compte ses spécificités propres. Il peut créer des commissions spécialisées.

Recommandation n°1 : Créer, pour chaque bassin maritime ultramarin concerné, une commission spécialisée « nautisme et ports de plaisance » pour la mise en cohérence des projets et pour proposer, au conseil maritime, un schéma directeur de développement de la plaisance à inscrire au document stratégique

En cas de carence avérée, les préfets arrêteraient, après avis de la commission, le schéma directeur et la mise en œuvre de ses orientations.

Par ailleurs, une articulation avec le second (le conseil de coordination interportuaire) où l'on retrouve les représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées permettrait de faire le lien avec la stratégie navale portuaire définie par le comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015 et de reprendre dans son propre document stratégique, établi pour cinq ans, les recommandations et préconisations émanant du schéma directeur établi par le conseil maritime ultramarin de bassin pour ce qui concerne le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des ports de plaisance de sa façade maritime.

3 UNE COMPÉTITIVITÉ À CONFORTER

La compétitivité des ports de plaisance, en particulier des entreprises qui y sont installées ou qui en dépendent pour leur activité, résulte de nombreux facteurs qui ne se résument pas aux seuls aspects financiers, fiscaux ou réglementaires.

3.1 Les aménagements des règles fiscales et douanières

3.1.1 La situation des entreprises

3.1.1.1 Les acquisitions de navires pour la location

Certaines entreprises⁹ ont évoqué l'intérêt de modifier le système actuel de défiscalisation des investissements productifs, au profit des navires. Cette demande appelle quelques observations :

- L'opération doit permettre de développer une activité économique dans les RDOM, plus particulièrement dans les ports de plaisance ;
- Les navires doivent être utilisés à des fins de location par les entreprises en faisant l'acquisition (il ne semble pas exister d'entreprises spécialisées dans la fabrication de navires dans les RDOM).

A compter du 1^{er} janvier 2015, l'ensemble des dispositifs d'aide fiscale à l'investissement outre-mer a été soumis au respect du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission, du 17 juin 2014, dit RGEC. Il constitue une aide d'État, soumise à un contrôle resserré de la part de la Commission européenne qui peut en demander la restitution aux autorités françaises. C'est ainsi que les dispositions afférentes du CGI ont été modifiées en conséquence.

A cet effet, le 1^{er} du III de l'article 217 undecies du CGI précise les critères de l'agrément. Il prévoit que l'investissement objet de la demande d'agrément au titre de la défiscalisation doit présenter "*un intérêt économique pour le département dans lequel il est réalisé*". Les articles 217 undecies, 199 undecies B et 244 quater W du CGI, qui définissent les conditions légales de l'aide fiscale, prévoient que le bénéficiaire de l'aide fiscale doit effectivement utiliser le bien financé pendant une période minimale d'exploitation.

C'est pourquoi la direction générale des finances publiques (DGFIP) s'assure que les demandes d'agrément remplissent les conditions en vérifiant que le projet d'acquisition n'est pas surdimensionné par rapport aux besoins du marché¹⁰.

En effet, le financement de surcapacités conduirait de fait à provoquer une crise dans le secteur d'activité concerné d'autant qu'il se traduirait par un retrait de l'agrément pour tous les investissements qui ne seraient finalement pas utilisés. A cet égard, certaines demandes peuvent recevoir un agrément partiel en raison de l'impossibilité pour le demandeur de justifier par une analyse économique étayée que son projet répond à des besoins locaux ou de l'analyse économique de la situation au regard des agréments, d'ores et déjà, accordés ou des demandes en cours montrant qu'un agrément complet conduirait à dépasser les besoins locaux.

Dans ces conditions, une modification du dispositif n'est envisageable que si elle est la conséquence d'une réponse à une demande et non une simple augmentation de l'offre qui conduirait à une déstabilisation des entreprises existantes. En outre, il est impératif que le dispositif reste en cohérence avec les autres mesures susceptibles de conforter la compétitivité des entreprises.

⁹ Cette demande émane d'entreprises antillaises, relayée par la fédération des industries nautiques, inquiètes du départ depuis 2015 de grosses entreprises de charter de catamarans (ex. : Sunsail, Moorings) vers des îles voisines et concurrentes.

¹⁰ A cet égard, le constat de la Cour des comptes, dans son rapport public annuel de 2012, semble toujours d'actualité : « ..., l'offre de bateaux en location apparaît excédentaire, mais des agréments continuent à être donnés. » En effet, la flotte des navires de location a diminué mais le nombre d'opérations de défiscalisation est demeuré relativement stable sur la période 2011/2015. En 2015, l'administration a délivré 15 agréments (1 pour la Guadeloupe, 2 pour Saint-Martin, 8 pour la Martinique, 3 pour la Polynésie et 1 pour la Nouvelle-Calédonie) pour une base « défiscalisable » totale de 15 279 K€ et un coût budgétaire total de 6 783 K€.

3.1.1.2 Les opérations de location de navires pour le yachting.

Les professionnels de la plaisance ont fait part de leurs inquiétudes, en indiquant que l'absence d'exonération de TVA des prestations de location et d'affrètement effectuées pour les besoins de voyages d'agrément à usage privé a pour conséquence, dans un contexte de renforcement de la concurrence au profit des îles voisines (ex : Sainte-Lucie ou Saint-Martin -NA-), une délocalisation de ces activités et la fin de toutes les activités annexes, notamment en matière d'avitaillement, ou la diminution de la consommation de produits « touristiques », sur les Antilles françaises.

L'assujettissement à la TVA des navires loués pour le Yachting a répondu à un arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE).

A la suite d'une question préjudicielle posée par la Cour de cassation du grand-duché de Luxembourg à l'occasion d'un litige entre une société et l'administration de l'enregistrement et des domaines de ce pays, la CJUE a indiqué par son arrêt *Bacino Charter Company* du 22 décembre 2010 qu'en application des dispositions de la 6^{ème} directive modifiée, les locations de navires à des fins d'agrément devaient être soumises à la TVA.

Les conséquences de cette jurisprudence ont été décrites dans le Bulletin officiel des finances publiques (BOFiP) du 12 mai 2013. Il y est précisé que les locations postérieures au 15 juillet 2013 seraient soumises à la TVA.

Or, cet assujettissement est sévèrement ressenti par les opérateurs dans leur démarche commerciale puisqu'il a une visibilité affirmée vis-à-vis du client.

Il convient de noter que, conformément aux dispositions de l'article 256B du CGI, les personnes morales de droit public qui rendent des prestations de services portuaires sont imposables de plein droit à la TVA.

Il s'ensuit notamment que les départements, les communes ou leurs groupements qui gèrent directement un port soit en procédant eux-mêmes à son exploitation en utilisant leurs propres moyens en investissements ou en personnel, soit en faisant appel, pour tout ou partie des tâches de gestion, à un prestataire de services, dans le cadre d'un contrat de gérance, de régie intéressée ou d'un simple marché de services, effectuent des opérations obligatoirement passibles de la TVA.

Ce principe, conforme à la directive TVA n°2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006, s'applique que la commune soit concessionnaire d'un port de plaisance ou simplement titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

Aux termes des dispositions de l'article 262 II du CGI¹¹, sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée :

« 2° Les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur :

- les navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer ;*
- les bateaux utilisés pour l'exercice d'une activité industrielle en haute mer ;*
- les bateaux affectés à la pêche professionnelle maritime, les bateaux de sauvetage et d'assistance en mer ;*

3° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces bateaux ou utilisés pour leur exploitation en mer, ainsi que sur les engins et filets pour la pêche maritime ;

¹¹ Modifié par l'article 70 de la loi n°2010-1658 du 29 décembre 2010.

6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun, à l'exclusion des provisions de bord destinées aux bateaux affectés à la petite pêche côtière ».

Toutefois, l'administration a précisé **que l'exonération ne s'applique pas aux opérations de location et d'affrètement** qui consistent, contre rémunération, à mettre un navire avec ou sans équipage, à la disposition de personnes à des fins de voyages d'agrément, y compris lorsque ce voyage se déroule en haute mer, et qui n'affectent pas elles-mêmes le navire à une activité rémunérée. Ces prestations de location et d'affrètement, effectuées pour les besoins de voyages d'agrément, sont donc soumises à la TVA selon les règles du droit commun déterminées pour les besoins des navires de plaisance à usage privé.

Il en est ainsi des opérations effectuées par des intermédiaires qui s'entremettent entre l'exploitant du navire, d'une part, et la personne qui l'utilise à des fins d'agrément sans affecter le navire à une activité rémunérée, d'autre part. Ces opérations sont également soumises à la TVA dans les mêmes conditions.

Ces dispositions ont trouvé à s'appliquer aux contrats de location et d'affrètement à des fins de voyages d'agrément conclus à compter du 15 juillet 2013.

Toutefois, les locations de bateaux peuvent bénéficier d'une réfaction en TVA correspondant au temps passé pendant la location en dehors des eaux territoriales de l'Union européenne ou des eaux territoriales.

En conséquence, l'exonération prévue aux 3°, 6° et 7° du II de l'article 262 du CGI n'est pas applicable aux opérations afférentes à ces bateaux et désignées ci-après :

- livraison, réparation, transformation, entretien, affrètement et location des bateaux eux-mêmes ;
- livraison, location, réparation et entretien portant sur les objets destinés à être incorporés dans ces bateaux ou servant à leur exploitation ;
- livraison de biens destinés à l'avitaillement de ces bateaux ;
- prestations de services effectuées pour les besoins directs de ces bateaux ou de leur cargaison.

Ces opérations sont imposables dans les conditions de droit commun, sous réserve des exonérations applicables en matière d'exportation (art. 262 I du CGI)¹².

En application de la loi n°46-451 du 19 mars 1946 érigeant la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion et la Guyane en départements français, la législation métropolitaine des taxes sur le chiffre d'affaires a été introduite dans ces territoires à compter du 1er avril 1948 par les décrets n°48-1999 et n°48-2004 en date du 30 décembre 1948. Si l'article 63 de la loi organique n°2009-969 du 3 août 2009 relative à l'évolution institutionnelle de la Nouvelle-Calédonie et à la départementalisation de Mayotte est bien effectif, l'article 11 de la loi n°2010-1487 du 7 décembre 2010 relative au Département de Mayotte a précisé que la fiscalité prévue aux CGI et code des douanes ne serait applicable à Mayotte qu'à compter du 1^{er} janvier 2014. Jusqu'à cette date, l'île de Mayotte doit être considérée comme un territoire tiers. Toutefois, l'application effective de cette mesure a été différée pour la Guyane et Mayotte en vertu du 1 de l'article 294 du CGI¹³.

La TVA est donc applicable dans les RDOM dans les mêmes conditions que sur le territoire de la France métropolitaine¹⁴, sous réserve d'aménagements spécifiques¹⁵.

¹² Les exportations peuvent être exonérées, en particulier s'agissant de l'avitaillement et des carburants des navires en escale ou de ceux effectuant des croisières en dehors des eaux territoriales.

¹³ Tel qu'il a été modifié par l'ordonnance n°2013-837 du 19 septembre 2013 relative à l'adaptation du code des douanes, du code général des impôts, du livre des procédures fiscales et d'autres dispositions législatives fiscales et douanières applicables à Mayotte.

¹⁴ Toutefois, cet assujettissement ne résulte pas de la directive TVA n°2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006.

En ce qui concerne les échanges avec et entre les RDOM, des règles particulières s'appliquent :

- en matière de livraisons de biens, les RDOM sont considérés comme des territoires tiers (CGI, art. 294, 2 et 3) ;
- en matière de prestations de services, les RDOM ne sont pas considérés comme des territoires tiers.

Dans ces conditions, si l'assujettissement des navires loués pour le Yachting est pleinement justifié pour tous les territoires soumis aux règles de la 6^{ème} directive modifiée, sa pertinence est plus incertaine quand il est appliqué à des territoires non soumis à cette directive en concurrence directe avec des opérateurs installés dans des territoires où la TVA ne s'applique pas.

Tel est particulièrement le cas des ports de plaisance des départements de Martinique et de Guadeloupe, qui sont directement concurrencés par les ports des îles Vierges, de Sainte-Lucie et de la Dominique.

Compte tenu de ces éléments et de la particularité des régions ultrapériphériques, il pourrait être prévu un aménagement spécifique¹⁶.

Dans ces conditions, il est proposé qu'il soit précisé par l'administration des impôts que l'assujettissement qui résulte d'une application des dispositions de la 6^{ème} directive ne s'applique que là où s'applique l'ensemble des dispositifs d'assiette de ladite directive.

Tel n'est pas le cas des ports de plaisance outre-mer.

Recommandation n°2 : Revenir à la situation existante avant 2013 s'agissant de l'exonération de TVA pour les navires loués pour le Yachting.

3.1.2 Les opérations de réparation et de maintenance navales

Les socio-professionnels estiment que les RDOM disposent d'un outil technique compétitif qu'il s'agisse d'installations¹⁷ ou de main-d'œuvre qualifiée. Pour eux, il convient de conforter cette compétitivité à travers un soutien aux activités industrielles de maintenance et de réparation navales.

La mission a analysé plusieurs dispositifs.

3.1.2.1 Les zones franches d'activité

Le dispositif des zones franches d'activité (ZFA), créé par la loi pour le développement des outre-mer (LODEOM), permet d'apporter une aide fiscale aux entreprises des RDOM jusqu'en 2018. Il vise à compenser les handicaps structurels ultramarins des entreprises et à renforcer leur compétitivité. Le dispositif permet aux entreprises de bénéficier d'abattements fiscaux dégressifs sur les bénéfices imposables et sur la fiscalité locale. Il existe un régime d'abattement de droit commun et un régime d'abattement majoré.

¹⁵ L'article 294 du CGI précise que la TVA n'est pas « provisoirement » applicable ni à la Guyane ni à Mayotte.

¹⁶ Deux mécanismes contribueront à réduire considérablement le coût d'une telle mesure :

les taux de TVA applicables dans les DOM (1° a et b de l'article 296 du CGI) comprennent, d'une part, des taux principaux de TVA : un taux normal à 8,5% et un taux réduit à 2,10% et, d'autre part, des taux particuliers (premières représentations de certains spectacles, ventes d'animaux vivants de boucherie et de charcuterie à des non assujettis, publications de presse) ;

le mécanisme de la TVA non perçue récupérable (TVA NPR), codifié à l'article 295A du CGI, prévoit que les livraisons ou importations en Guadeloupe, en Martinique ou à La Réunion de biens d'investissement neufs, exonérés de la TVA en application du 5° du 1 de l'article 295 du CGI, donnent lieu à une déduction calculée, selon le cas, sur le prix d'achat ou de revient, ou sur la valeur en douane des biens, lorsque le destinataire de la livraison ou l'importateur est un assujetti qui dispose dans ces départements d'un établissement stable et y réalise des activités ouvrant droit à déduction en application de l'article 271 du CGI.

¹⁷ A titre d'exemple, il est possible de citer le dock flottant permettant de traiter des navires de 50 mètres et de 800 tonnes de la société IMM à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), le nouvel élevateur pour des navires de 440 tonnes de la société Carénantilles au Marin (Martinique) ou les moyens déployés par les entreprises basées à Mayotte.

Au cas particulier des activités liées à la plaisance¹⁸, les entreprises ayant une activité industrielle ou artisanale peuvent généralement bénéficier de l'abattement de droit commun. En effet, la quasi-totalité des entreprises de maintenance et de réparation navales est concernée (les effectifs sont inférieurs à 250 salariés et le chiffre d'affaires annuels est inférieur à 50 millions d'euros¹⁹).

Ce dispositif, qui a fait l'objet d'une évaluation sur sa contribution au développement outre-mer, donne actuellement lieu à une réflexion sur son évolution au-delà de 2018²⁰.

Sans préjuger de la solution qui sera adoptée par le Parlement, la mission préconise, dans l'hypothèse où le dispositif serait reconduit ou qu'un dispositif similaire serait mis en place, les orientations suivantes :

- une partie des sommes versées par les bénéficiaires au profit de la formation devrait être mobilisée pour la formation professionnelle continue pour la filière nautique.

L'objectif est de contribuer à la montée en compétences de la main d'œuvre locale ainsi qu'à l'amélioration de la qualité et de la nature des services offerts ;

- les investissements des bénéficiaires devraient être effectués en préservant une offre complémentaire et articulée des RDOM dans des équipements techniques diversifiés.

3.1.2.2 Les zones douanières

La zone douanière est une zone spéciale située sur le territoire douanier de l'Union européenne. À l'intérieur de la zone, les marchandises sont exemptes de droits de douane, de TVA et d'autres impositions à l'importation.

Ce régime s'applique aux marchandises non originaires de l'Union européenne aussi bien qu'aux marchandises stockées dans la zone sont considérées comme n'étant pas encore importées sur le territoire douanier de l'Union européenne, tandis que certaines marchandises stockées dans ces zones peuvent être considérées comme déjà exportées.

À l'importation, ces zones sont principalement destinées au stockage des marchandises jusqu'à ce qu'elles soient mises en libre pratique. Il n'est pas nécessaire de déposer de déclaration d'importation tant que les marchandises sont stockées dans la zone. Les déclarations d'importation et d'exportation ne doivent être déposées que lorsque les marchandises quittent la zone. En outre, des exonérations spéciales peuvent y être accordées du point de vue d'autres impôts, contributions indirectes ou taxes locales. Elles varient d'une zone à l'autre.

Ces zones sont principalement un service destiné à faciliter les procédures de commerce aux opérateurs en réduisant les formalités de douane. Toute zone douanière doit être déclarée à la Commission européenne²¹.

Conformément à l'article 291 du CGI, le placement des marchandises tierces en zone douanière est exonéré de TVA.

Toutefois, la TVA sur les prestations de service ou sur les biens de l'Union européenne utilisés pour effectuer les manipulations usuelles sur des biens tiers stockés dans cette zone n'est pas suspendue, car ces opérations ne sont pas reprises à l'article 277A du CGI.

¹⁸ La mission a pu constater, comme le souligne le rapport d'évaluation de juin 2016 de QUADRANT conseil, que le dispositif est trop peu connu des entreprises.

¹⁹ A cet égard, l'étude « la filière nautique en Martinique, un acteur économique incontournable » de la société Archipels conseils (mars 2016) illustre la situation des entreprises en termes d'effectifs et de CA.

²⁰ Selon les éléments du PLF 2017, « En 2016, les indicateurs économiques confirment un redressement progressif mais fragile des économies ultramarines, qui justifie de poursuivre l'accompagnement des entreprises dans cette dynamique. C'est pourquoi il est proposé, pour l'année 2017, de maintenir les taux d'allègement applicables en 2016 ».

²¹ Il existe, d'ores et déjà, une zone de ce type en Guyane.

La cession des marchandises en zone douanière s'effectue toutes taxes comprises sauf si ces opérations font l'objet d'un placement sous régime économique (admission temporaire et perfectionnement actif), conformément à l'article 291 II 1° du CGI.

Ainsi, s'il est possible d'accueillir sur cette zone géographique des marchandises relevant de plusieurs statuts, marchandises communautaires ou non, seules ces dernières peuvent bénéficier des avantages liés à la destination douanière.

Compte tenu de ces conditions, ce type de régime ne semble pas adapté aux besoins spécifiques des entreprises de maintenance et de réparations navales qui, par définition, offrent une prestation de service, même s'il paraît possible d'y recourir dans certaines conditions en complément d'autres dispositifs (cf. ci-dessous).

3.1.2.3 Le perfectionnement actif

Le régime douanier de perfectionnement actif est un régime particulier de droit communautaire, régi à la fois par le code des douanes de l'Union (CDU) et ses dispositions d'application : règlement délégué (RDC) et règlement d'exécution (REC).

Ce régime permet d'importer temporairement des marchandises (matières premières, matériels ou pièces détachées), en suspension de droits et taxes, dans le but de les transformer, les ouvrir, les réparer, les monter ou les incorporer à d'autres fabrications, avant, généralement de réexporter les produits finis obtenus. Ce régime est destiné à favoriser la production et l'exportation par des entreprises de l'Union européenne. Il permet, dans l'hypothèse d'une réexportation du produit, de ne pas payer, en avance, les droits et taxes applicables aux marchandises importées qui ont été incorporées dans le produit réexporté.

Il peut être accordé de manière autonome ou en suite d'admission temporaire²².

Les conditions de mise en œuvre de ce régime suppose que :

- le bénéficiaire effectue lui-même les ouvrages ou les fasse exécuter pour son propre compte. l'autorisation délivrée par la douane fixe les conditions d'utilisation du régime en fonction des besoins particuliers de l'opérateur ;
- les marchandises importées soient identifiables dans le produit fini et quantifiables ;
- la tenue obligatoire d'une comptabilité matière. Celle-ci permet notamment l'identification des marchandises placées sous le régime et indique leurs différents mouvements dans le cadre du régime.

Le régime du perfectionnement actif, qui permet à un navire en tant que moyen de transport privé, de faire l'objet d'aménagements ou de réparations sur le territoire douanier de l'Union en exonération de droits et taxes, paraît adapté aux besoins des entreprises de maintenance et de réparation navales installées dans les RDOM.

Sa promotion devrait permettre aux secteurs économiques supports des activités de plaisance (entretien, rénovation, réparation), de gagner en compétitivité et de renforcer l'attractivité des RDOM.

Recommandation n°3 : Promouvoir le régime du perfectionnement actif auprès des entreprises de maintenance et de réparation navales.

²² Le bénéfice du régime de l'admission temporaire s'applique sans formalité aux navires non Union à usage commercial (navires de croisières ou de transport de marchandises)

à condition :

- qu'ils soient immatriculés en dehors de l'Union et importés par une personne établie en dehors de l'Union
- qu'ils soient utilisés par une personne établie en dehors de l'Union
- qu'ils soient utilisés exclusivement pour un transport qui commence ou qui se termine en dehors du territoire douanier de l'Union.

Il convient de noter qu'une opération de carénage, de réparation ou de maintenance génère des activités annexes liées tant à l'organisation et à la logistique du chantier qu'à la consommation, par l'équipage, de services touristiques et de prestations.

Ex : l'accueil à Pointe-à-Pitre d'un méga-yacht pour une opération de maintenance de plusieurs mois a induit près de 1 000 nuitées en hôtel ainsi qu'un certain nombre de prestations annexes (location de véhicules, etc.).

3.1.3 La situation des particuliers

Aux termes du I-2° de l'article 262 du CGI, le voyageur qui n'a pas son domicile ou sa résidence habituelle en France ou dans un autre État membre de l'UE peut y acheter des marchandises destinées à l'exportation en exonération de TVA ou bénéficier d'un remboursement de cette taxe.

Il est prévu que les entreprises concernées effectuent un contrôle (tant sur la qualité de l'acheteur que sur la destination des produits) et doivent produire, en cas de contrôle opéré par l'administration des Douanes, des justificatifs.

Dans le cadre de ce dispositif, il a été évoqué, au profit notamment des plaisanciers en escale, la possibilité de mettre en œuvre un dispositif de renforcement de la détaxe et la possibilité d'instaurer de nouvelles zones de détaxe, en dehors des ports et aéroports.

3.1.3.1 Le déploiement de bornes PABLO

La procédure de détaxe est aujourd'hui réalisée à l'aide de PABLO²³. Elle est effectuée sous certaines conditions :

- achats au détail effectués auprès d'un commerçant proposant la détaxe ;
- achats devant avoir un caractère touristique ;
- achats effectués le même jour et dans un même magasin, pour un montant supérieur à 175,01 € toutes taxes comprises ;
- emport des achats directement par l'acquéreur dans son pays de résidence habituelle.

Le commerçant remet à l'acheteur un bordereau de vente à l'exportation (BVE) électronique, via PABLO, et l'acheteur procède, lui-même, au visa électronique des BVE à l'une des bornes de lecture optique mise à sa disposition. Cette action vaut visa douanier.

Les bornes PABLO, qui permettent la validation directe des bordereaux de vente à l'exportation (BVE), sont généralement implantées à proximité d'un service douanier²⁴.

Recommandation n°4 : Lancer une procédure permettant :

- de former les commerçants pour pouvoir effectuer une détaxe en ligne et, parallèlement, déployer des bornes PABLO pour permettre aux acheteurs de procéder aux opérations de détaxe avant de quitter le territoire (une expérimentation pourrait être effectuée dans les Antilles) ;
- d'abaisser le seuil de valeur pour les ventes sous bordereau et permettre aux commerçants de s'organiser pour assurer le regroupement des achats, pour une zone géographique déterminée, sur un BVE unique.

²³ Programme d'Apurement des Bordereaux de vente à l'exportation par Lecture Optique.

²⁴ Celui-ci procède au visa des bordereaux qui sont refusés par la borne et oriente les usagers.

3.1.3.2 L'expérimentation d'une zone de « duty free »

Aux termes des dispositions du 1-c de l'article 85 E de l'annexe III au CGI, un régime fiscal suspensif permet le « *Stockage ou entreposage dans les boutiques hors taxe ou les comptoirs de vente situés dans les ports et aéroports de biens importés, acquis en provenance d'un autre État membre de l'Union européenne ou pris sur le marché national et destinés à faire l'objet, en exonération de la taxe sur la valeur ajoutée, de ventes à emporter à des voyageurs se rendant dans un pays tiers à l'Union européenne ou un territoire considéré comme tel.* »

Certains élus et professionnels proposent de créer, en complément de ces comptoirs de vente situés dans les ports et aéroports, des zones de détaxes « particulières », dont l'objectif principal serait de restaurer l'attractivité des certaines zones géographiques et de contribuer à la revitalisation du centre des villes concernées. Cette démarche s'appuie sur le modèle de ce qui a été fait sur l'île de Cozumel au Mexique ou sur celui pratiqué sur l'île de Sainte-Lucie.

Le rapport du conseil de promotion du tourisme remis au Ministre des affaires étrangères et du développement international, le 11 juin 2015, comportait, parmi plusieurs propositions en faveur des destinations d'outre-mer de nature à impacter directement la compétitivité et l'attractivité des ports de plaisance des DOM-TOM, une proposition prévoyant de mettre en place dans les zones d'outre-mer des zones de détaxe (7j/7j), permettant la vente de produits locaux et de marque.

Un tel dispositif suppose :

- de déterminer la zone géographique concernée ;
- de fixer les modalités précises tant de vente que de contrôle²⁵ ;
- d'analyser la cohérence du dispositif par rapport aux différents projets d'aménagement de la zone concernée et des zones limitrophes afin d'éviter des effets de bord ;
- de garantir une compatibilité entre les horaires d'arrivée et de départ des bateaux et les horaires d'ouverture des magasins concernés.

Recommandation n°5 : Procéder à une étude circonscrite des modalités de création d'une zone de duty free « ouverte » (dans un périmètre géographique proche du terminal des croisières) permettant aux voyageurs, présentant leur passeport et un document de départ dans un délai très court (n'excédant pas trois jours) [billet ou clearance], d'acquiescer en franchise de taxes. Une expérience pourrait, par la suite, être lancée dans une ville portuaire d'outre-mer.

3.2 Les simplifications

En sus des mesures fiscales et douanières susceptibles d'améliorer la compétitivité des entreprises et des ports de plaisance dans les RDOM, la mission a pu identifier, sans que cette liste ne soit exhaustive, quelques mesures de simplification des diverses procédures au profit :

- des gestionnaires de port ;
- des entreprises ;
- des plaisanciers.

²⁵ Dans le système actuel, les boutiques font l'objet de contrôles réguliers de la part de l'administration des douanes. Dans ce cadre, elles doivent être en mesure de justifier leurs ventes en exonération de TVA, par la présentation des tickets de caisse comportant notamment l'identité de l'acheteur (mention des 5 premières lettres), le numéro de son titre de transport (mention des cinq premiers chiffres ou lettres du titre de transport) et la destination de l'acheteur. A défaut, la vente est réputée effectuée TTC.

3.2.1 Les gestionnaires de port

3.2.1.1 L'application des réglementations relatives à la police des plans d'eau

Le sujet de la "police du plan d'eau" nécessaire pour faire cesser les mouillages non dûment autorisés par une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime (DPM) semble prioritaire, notamment pour les élus qui se sentent démunis face à des situations existantes d'occupations illégales continues par des bateaux ne payant aucune contribution aux services existants dans les ports. Évidemment, si ces mouillages sont dans la circonscription portuaire qui a été transférée aux communes lors de la décentralisation de 1982, le pouvoir de police et de faire cesser l'infraction appartient aux maires.

En revanche, pour ce qui concerne les zones qui n'appartiennent ni au GPM ni à la collectivité régionale (pêche) ni aux communes, ce pouvoir appartient au préfet. Or, il existe des anses ou des mouillages non-autorisés (sauvages) de navires, relevant du préfet (et donc par délégation, du directeur de la mer -DM-) où les redevances ne sont pas prélevées et où la police administrative des mouillages n'est pas mise en œuvre.

L'exemple de la Martinique permet d'illustrer le phénomène :

Le cas de l'anse Cohé (Martinique), avec transfert annoncé à la Communauté d'agglomération du centre de la Martinique (CACEM), a été ainsi présenté aux missionnés. Port Cohé est le sujet de la transformation d'une zone de mouillage organisée (ZMO) privée en marina publique. La préfecture a choisi de proposer à la CACEM de reprendre le mouillage organisé existant, mais ce dernier n'a pas d'existence légale ni d'arrêté préfectoral reconnaissant que c'est un mouillage organisé (il est pourtant géré par un privé qui prélève des redevances d'occupation sans en reverser aucune part à la collectivité).

Il apparaît que d'autres ports (ex : le port du Marin ou celui de Fort-de-France) veulent aussi réguler les mouillages et créer des ZMO ou des zones de mouillages et équipements légers (ZMEL) définies dans un décret de 1991²⁶. Le Marin (qui semble admettre le besoin de mouillages en plus des places de port) s'aperçoit que sur les bateaux habitent des gens à l'année qui échappent à toute taxe portuaire et créent des nuisances (rejets des eaux noires, déchets, occupation gênante du plan d'eau,...). Fort-de-France souhaite remplir sa marina de l'Etang Z'Abriots. A Fort-de-France, la CACEM demande qu'on interdise le mouillage autour du port, demande en cours d'expertise par la DM. Ailleurs, où il n'existe que peu ou pas de capacité portuaire, les propriétaires de bateaux mouillent des "corps morts" et les visiteurs sont à l'ancre. A ce jour, seules, les Anses d'Arlet et Schoelcher ont un plan de balisage avec incluses des zones de mouillage, organisée pour l'une, libre pour l'autre. Le mouillage est réglementé uniquement au large de ces deux communes.

Le Carbet a fait une demande de plan de balisage auprès de la DM qui est passé en Commission nautique locale (CNL), le 26 septembre 2016. Ailleurs, le mouillage sur ancre est libre et celui sur "corps morts", soumis à autorisation.

Il convient d'élaborer une stratégie de gestion du DPM qui permette d'identifier les zones où le mouillage sur ancre et sur "corps mort" serait interdit, ce qui permettrait ensuite, soit de régulariser les situations d'occupation de fait, soit de les verbaliser et de les faire cesser. Il y a très peu de procès-verbaux (PV) de contravention de grande voirie dressés aujourd'hui et très peu d'AOT délivrées en bonne et due forme. Il est ainsi probable que plus de 90% des occupations sont illégales. Il ne semble pas que les redevances soient appliquées selon la DRFiP. Il est manifeste que l'application d'une volonté nouvelle, qui semble réelle de la part des élus, de régulariser les situations et de faire cesser les occupations illégales demandera une mise en œuvre déterminée et la réaffectation de personnel à cette mission ou des moyens complémentaires au sein de la DM dans le but de reprendre une situation dont la dérive remonte à plusieurs années, voire décennies. Il faut signaler une particularité en Martinique où les 3 milles autour de la Martinique font partie de la circonscription portuaire du GPM (arrêté préfectoral de juillet 2014). Il revient donc au GPM de gérer le DPM, c'est-à-dire de délivrer les AOT, faire respecter la police, dresser les PV de contravention de grande voirie... etc. Le GPM de Fort-de-France qui ne souhaite pas affecter du personnel à ces missions demande avec l'accord du préfet de revoir à la baisse l'espace maritime affecté à la circonscription portuaire. Par ailleurs, 95 hectares de DPM ont été transférés au port du Marin et dans cet espace, la commune ne fait pas non plus la police du plan d'eau. Le

²⁶ Décret n° 91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime.

projet de création de ZMO avance (étude en cours par le cabinet de conseil "Créocéan"). Une application des règles de gestion du plan d'eau pour le compte du maire pourrait faire l'objet d'une convention avec la DM, moyennant la prise en charge financière par la commune de ce service, permettant de relever les "corps morts" illégaux et de faire les mises en demeure correspondantes.

Recommandation n°6 : Demander aux préfets d'élaborer, en concertation avec les acteurs, une stratégie de gestion du DPM avec la mise en œuvre effective des mesures d'application relatives aux zones d'interdiction de mouillage.

3.2.1.2 Le traitement des navires abandonnés : le droit positif existant

La gestion des épaves et des navires abandonnés est un problème concret et récurrent, dans la Caraïbe particulièrement, pour lequel il semble que les procédures nouvelles qui ont été mises en place en vue d'améliorer leur processus d'élimination ne soient ni connues ni diffusées.

Ainsi, la déchéance de propriété d'un navire abandonné sur le DPM a récemment fait l'objet d'un décret et d'une instruction interministérielle prise sous le timbre du Premier ministre²⁷. Elle permet, après mise en demeure et délai réglementaire, de faire prononcer par l'autorité administrative compétente²⁸ la déchéance qui sera notifiée par l'autorité qui a effectué la mise en demeure et dans les mêmes formes.

En l'absence de recours contentieux et après un délai de 2 mois à l'issue de la notification, l'autorité ayant sollicité la déchéance peut effectuer la vente du navire et en récupérer le montant. S'agissant de bateaux de plaisance, il arrive fréquemment que l'élimination des coques abandonnées ait un coût bien supérieur au produit que l'autorité portuaire peut en espérer par sa vente. En l'absence de propriétaire identifié, c'est à cette autorité de supporter le coût de la démolition des navires abandonnés, ce qui ne conduit pas à en accélérer le processus.

De plus, l'article 54 de la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 étend aux navires abandonnés les dispositions de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés chez des professionnels. Ces derniers peuvent demander au juge la vente de ces navires. Cette procédure judiciaire vient en complément de la procédure administrative en vigueur sur le domaine public maritime (mer, littoral et ports) prévue par la loi n°2013-431 qui a modifié les articles L5141-1 du code des transports et son décret d'application n°2015-458 du 23 avril 2015.

Désormais, professionnels du nautisme et entités publiques (État mais aussi collectivités locales) disposent d'une procédure pour traiter le cas des navires abandonnés.

Pour ce qui concerne la déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU), leur démantèlement a fait l'objet d'amendements insérés dans la loi de transition énergétique d'août 2015 pour lequel les décrets d'application vont conduire à l'instauration d'un éco-organisme chargé de mettre en œuvre le processus de ramassage, de déconstruction (broyage), voire de valorisation des BPHU. Celui-ci sera financé par l'éco-contribution mise en place par la loi à compter du 1er janvier 2018 sur la vente des bateaux neufs et, pour le stock existant, par une partie du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN), taxe existante sur les bateaux de plaisance de taille supérieure à 7 mètres ou de puissance du moteur supérieure à 200 CV environ.

La mise en œuvre de cette réforme, dont l'application sera également effective en outre-mer, contribuera à améliorer de façon significative la situation des "cimetières de bateaux" existants dans différentes parties du DPM et déjà évoquée dans le rapport du député Serge Letchimy²⁹.

²⁷ Instruction interministérielle n°79 du SGMer en date du 16 juin 2016 et décret n° 2015-458 du 23 avril 2015 relatif aux mesures nécessaires pour mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée que représente un navire abandonné.

²⁸ Le préfet maritime en métropole lorsque le navire est en mer, le préfet de département dans tous les autres cas.

²⁹ Rapport public au Gouvernement n°010141-01 du 22 février 2016 : Accélérer la transition vers l'économie circulaire des départements, régions et collectivités d'Outre-mer.

La réglementation positive en matière de déchéance de propriété doit donc permettre d'ores et déjà de traiter de nombreux cas de navires abandonnés.

3.2.2 Les entreprises

Une limitation française réglementaire d'emport de passagers conduit à une réelle distorsion par rapport aux règles appliquées par les états voisins de la Caraïbe. Ceux-ci appliquent la réglementation internationale : tous les navires supérieurs à 12 personnes embarquées (dénommés aussi localement comme "charter à la journée") sont considérés comme des "navires à passagers" chez les États voisins comme la Dominique ou Sainte Lucie. De ce fait, ils peuvent embarquer plus de 12 passagers (nombre fixé en fonction de la capacité d'emport et des conditions d'exploitation). Ils sont sous référentiel code SCV (small commercial vessel), code propre à la Caraïbe (validé cependant par l'organisation maritime internationale, l'OMI). Ils ne peuvent venir dans les eaux françaises, c'est à dire traverser les chenaux, qu'ils répondent à un référentiel élevé de ce code (eaux exposées).

Aujourd'hui, pour la Martinique, il existe un seul navire qui fréquente les eaux martiniquaises car répondant aux normes élevées du code et donc soumis à des normes exigeantes et dûment contrôlé par le Centre de sécurité des navires (CSN) quand il fait escale à la Martinique. Il apparaît aussi que de nombreux navires dits à passagers dans les eaux des Etats voisins ne respectent pas leurs réglementations nationales et ne sont pas forcément contrôlés comme il le faudrait par les autorités du pavillon. S'ils l'étaient de façon rigoureuse, ils ne seraient clairement pas autorisés (vu leur état) à embarquer 50 Personnes (Pax). Ainsi, un catamaran dans les eaux d'un état voisin transporte fréquemment pour des sorties à la journée 30 passagers alors que le même navire est limité dans les eaux françaises à 12 passagers en raison de l'application de la réglementation nationale qui conduit à considérer ces navires non comme navires de passagers mais comme navires à utilisation commerciale (NUC) de la "division 241" (réglementation sur la sécurité maritime)³⁰. Dans les îles du Nord (Saint-Martin et Saint-Barthélemy), il n'existe pas de contrôle de ces navires battant pavillon étranger au titre du memorandum of understanding (MOU) de la Caraïbe. Ils effectuent ainsi leurs navigations inter-îles sans respect de toutes règles. Ils sont donc en concurrence directe déloyale avec les navires sous pavillon français puisqu'ils emportent 30 Pax et plus alors que les bateaux sous pavillon français sont limités à 12 Pax.

La difficulté réside donc dans le choix de l'application de la réglementation sur les NUC (navire à utilisation commerciale) dans les eaux françaises. Contrairement aux conventions internationales (et donc à nos engagements) qui veulent qu'au delà de 12 Pax, les navires (utilisés à des fins commerciales) soient des navires à passagers, l'administration des affaires maritimes applique cette réglementation propre aux navires de plaisance à utilisation commerciale de la "division 241" de la sécurité maritime.

Il conviendrait ainsi de réformer la division 223 B qui traite des navires à passagers, actuellement plus contraignante que la réglementation internationale, pour adopter le schéma classique en vigueur existant à l'international :

- des navires de charge (qui peuvent être de conception plaisance) dont l'emport est au maximum de 12 Pax ;
- des navires charter (loués) : 12 Pax ;
- des navires de transport de passagers (qui peuvent être de conception plaisance donc sans s'opposer aux souhaits des constructeurs et de la Fédération des industries nautiques (FIN) à l'origine de l'adoption du statut NUC) : plus de 12 Pax et jusqu'à 30 ou plus selon les conditions de mer et d'exploitation (après définition des risques et selon la capacité d'emport certifiée CE). La plupart des actuels navires à utilisation commerciale seraient alors basculés dans cette dernière catégorie et donc pourraient embarquer un nombre de passagers plus important.

³⁰ Décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution et l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

Il semble que la DAM ne souhaite pas remettre en cause le statut des NUC (réglementation pourtant à la fois pénalisante pour les armateurs/skipper ainsi que pour les centres de sécurité qui doivent suivre annuellement ces navires). Cette réglementation des NUC, si elle a permis lors du développement du nautisme, d'utiliser un bateau de plaisance comme un outil professionnel, est relativement aisée à contourner. Ainsi, dans les faits, beaucoup de NUC font du transport à passagers. Le "déplafonnement" des NUC (au delà de 30 pax à la voile ou supérieur à 12 pax au moteur) entrepris par l'administration au cas par cas pour coller aux pratiques nouvelles, comme l'utilisation d'anciens voiliers de travail construits initialement pour la pêche, est trop complexe et conduit à un suivi lourd par les centres de sécurité des navires (CSN)³¹. Le respect de la réglementation internationale passe par le changement de catégorie de ces bateaux effectuant des sorties à la journée devenant navire à passagers.

Recommandation n°7 : Modifier la réglementation en matière d'emport de passagers sur les bateaux de plaisance actuellement utilisés comme navires professionnels (au commerce) pour les inclure dans la catégorie des navires à passagers.

3.2.3 Les plaisanciers

3.2.3.1 La question des visas dans les RDOM

Les accords de Schengen ne s'appliquent pas aux RDOM et la réglementation nationale impose à certaines nationalités l'attribution d'un visa pour entrer dans un RDOM.

Même titulaire d'un visa Schengen, certaines nationalités ne peuvent entrer dans un RDOM qu'avec une extension de visa préalablement sollicitée.

Pourtant récemment assouplie, la réglementation ne permet pas de considérer que la même règle s'applique partout sur le territoire national y compris dans les RDOM.

Au-delà du symbole mal perçu, cette différence de traitement affecte particulièrement :

- les croisiéristes faisant le tour des Caraïbes ou de l'Océan indien qui souhaitent descendre à terre pour une courte escale ;
- les propriétaires de yacht ou leurs passagers qui organisent leur déplacement dans des temps contraints afin de rejoindre leur navire en escale dans un RDOM.

3.2.3.1.1 Le cas des croisiéristes

A droit constant, des simplifications administratives semblent possibles sur la base de la liste des passagers descendant à terre préalablement établie à partir des documents de voyage présentés au commissaire de bord et transmise par le commandant du navire faisant escale.

La police aux frontières (PAF), après avoir procédé, dès la liste transmise, aux vérifications d'usage, pourrait accorder une exemption de visa pour certaines catégories de passagers autorisées et délivrer à ceux qui ne peuvent en bénéficier et qui souhaiteraient descendre à terre, des visas de court séjour individuels (60€) ou collectifs par famille dans la limite de 10 personnes (60 € de base + 1 € par personne supplémentaire) valables pour l'ensemble des régions et départements d'outre-mer de la zone.

Cette procédure simplifiée éviterait de rendre prohibitif le coût des escales, de réfréner toute envie d'aller en ville et permettrait la découverte des produits et services que ces territoires peuvent offrir.

³¹ Les navires de plaisance étant par définition inférieurs à 24 m, il ne sera pas possible d'aller bien au-delà de 30 Pax, sauf en tenant compte de la capacité d'emport certifié CE et des conditions de mer, par exemple en eaux protégées.

Elle serait portée à la connaissance des armateurs et des voyageurs afin d'en faciliter l'usage, de rassurer les passagers sur la possibilité de faire escale dans les RDOM et de les inciter à profiter de leurs atouts.

Recommandation n°8 : Proposer, après vérifications, aux croisiéristes qui ne bénéficient pas d'exemption, des visas de court séjour individuels ou collectifs valables pour l'ensemble des RDOM de la zone.

3.2.3.1.2 *La situation des propriétaires de yacht et/ou de leurs passagers*

Ils viennent soit directement de leur pays d'origine sans passer par l'espace Schengen et leur entrée dans un RDOM nécessite un visa, soit de l'espace Schengen avec un visa mais sans avoir préalablement demandé une extension de visa pour les RDOM, pourtant nécessaire à leur entrée.

Dans les deux cas, ils ne peuvent entrer, par défaut de visa ou d'extension de visa, alors qu'une information préalable, utilement relayée par le réseau consulaire, les agences de voyage, les courtiers et les mandataires auxquels ils ont recours, leur aurait permis, dans la plupart des cas, d'être à temps dans les règles pour rejoindre le navire qui les attend. C'est pourquoi il est vivement préconisé que ces règles soient rappelées dans une circulaire d'application MAEDI-Intérieur destinée à l'ensemble des acteurs pour en vulgariser le contenu.

Cependant, pour ceux qui arrivent, en situation d'urgence de leur pays d'origine sans passer par l'espace Schengen, au vu de la « clearance » du bateau, une dispense à titre exceptionnel pourrait leur être accordée par le préfet afin de leur permettre de regagner leur navire dans un temps rapproché avant de sortir des eaux territoriales. Pour un temps de séjour plus long, un visa ordinaire resterait nécessaire. Pour les autres qui arrivent de l'espace Schengen mais sans extension de visa et pour lesquels toutes les vérifications nécessaires ont été faites préalablement à l'attribution d'un visa Schengen, une extension de visa pourrait leur être accordée au départ comme à l'arrivée, si les conditions d'attribution sont réunies.

Recommandation n°9 : S'organiser pour accorder exceptionnellement et après vérifications une dispense de visa ou une extension de visa sur place au départ comme à l'arrivée.

3.2.3.2 *L'octroi de mer*

Aux termes de l'article 1er de la loi n°2004-639 relative à l'octroi de mer (OM), les importations de marchandises dans les RDOM et les livraisons de biens faites à titre onéreux par des personnes qui y exercent une activité de production sont soumises à l'OM.

S'agissant des livraisons effectuées, les assujettis qui ne sont redevables de l'OM que si le chiffre d'affaires annuel, relatif à leur activité de production est supérieur ou égal à 300 000 € hors TVA et hors octroi de mer acquittent auprès du bureau de douane territorialement compétent (article 7 du décret n°2004-1550 du 30 décembre 2004, pris pour l'application de l'article 13 de la loi n°2004-639).

Le produit de l'OM est ventilé entre les communes et il constitue, pour ces dernières, une ressource importante.

Aux termes des dispositions de l'article 7-1 de la loi n° 2004-639 redéfini par l'article 9 de la Loi n° 2015-762 du 29 juin 2015, les conseils régionaux de Guadeloupe et de La Réunion, l'assemblée de Guyane, l'assemblée de Martinique et le conseil départemental de Mayotte peuvent exonérer les importations, mises à la consommation et livraisons :

- « 1- de biens destinés à l'avitaillement des aéronefs et des navires ;
- 2- de carburants destinés à un usage professionnel qui ont fait l'objet d'une adjonction de produits colorants et d'agents traceurs conformément à l'article 265 B du code des douanes. Cette exonération est accordée par secteur d'activité économique ».

C'est ainsi que les taux et les modalités d'exonération de l'OM (externe et régional) sont fixés par des délibérations des conseils régionaux, du conseil départemental de Mayotte, de l'assemblée de Guyane et de la communauté territoriale de Martinique et qu'il existe des différences importantes sur le niveau des taux applicables ainsi que sur la nature et le périmètre des biens susceptibles de bénéficier d'une exonération.

En application de l'article 3-II de la loi n° 2004-639, la Martinique et la Guadeloupe forment un territoire unique en ce qui concerne l'octroi de mer (le marché unique antillais –MUA–) au sein duquel les livraisons de productions locales sont imposables à l'OM et à l'OM régional dans la région de départ. Les marchandises importées sont taxées lors de leur entrée dans le MUA, mais le produit de la taxe fait l'objet d'un reversement annuel aux communes de la collectivité de destination des biens (article 39 de la loi de 2004)³².

La loi³³ a également créé un dispositif permettant une exonération de l'OM pour les livraisons de biens entre le MUA et la Guyane ainsi qu'une commission de concertation sur la mise en œuvre de l'OM et d'évaluation de l'ensemble des échanges de biens sur les marchés de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique, notamment chargée d'analyser les flux d'échanges entre la Guyane et le MUA et de proposer des évolutions des règles d'échanges et de taxation.

Recommandation n°10 : Inviter les collectivités locales à initier une démarche pour assurer, au moins pour les produits concernés par les activités des ports de plaisance, une harmonisation progressive des taux d'octroi de mer. Parallèlement, une amélioration du dispositif de suivi des échanges de biens au sein du marché unique antillais (MUA), pour que le mécanisme de compensation soit plus opérationnel, est nécessaire.

3.2.3.3 La taxe spéciale sur les carburants (TSC)

Les taux et les modalités d'exonération de la taxe spéciale sur les carburants (article 266 quater du CGD) sont fixés par des délibérations des conseils régionaux (ou de la communauté territoriale unique).

S'agissant de l'avitaillement en carburant des navires de plaisance, la situation est très hétérogène :

- certains RDOM n'ont pas pris de délibération spécifique pour prévoir une exonération ;
- cette exonération lorsqu'elle est prévue peut concerner la seule TSC ou comprendre l'octroi de mer (externe et régional) ;
- elle peut alors ne concerner que certaines catégories de navires (ex : les bateaux de plaisance en escale en Guadeloupe) ;
- la possibilité d'obtenir cette exonération suppose de s'avitaillement auprès d'un dépôt spécial d'avitaillement qui n'est pas installé dans tous les ports.

Les directions régionales des douanes et droits indirects ont engagé un travail de recensement des délibérations votées par chaque conseil régional.

³² Les mouvements, d'une part, de biens importés ou produits en Guadeloupe et expédiés ou livrés en Martinique et, d'autre part, de biens importés ou produits en Martinique et expédiés ou livrés en Guadeloupe font l'objet d'une déclaration périodique et du dépôt d'un document d'accompagnement (article 38 modifié de la loi de 2004). A l'heure actuelle, Les supports actuels (papier) sont les documents d'accompagnement des biens et la périodicité est mensuelle.

S'agissant de la traçabilité des échanges et le renforcement des contrôles, il est prévu, à terme, d'intégrer dans une application informatique, la déclaration périodique des expéditions ou livraisons de biens. Cette application (DOMINO) devrait permettre la restitution de statistiques et le calcul de la dépense fiscale. La douane estime que cette évolution pourrait être de nature à répondre aux préoccupations de certains opérateurs (Union maritime et portuaire, UMEP), concernant une dématérialisation totale des documents (y compris commerciaux et pas seulement administratifs), afin de permettre une gestion plus efficace des obligations déclaratives et une sécurisation des reversements.

³³ Article 5 de la loi tel qu'il résulte de l'article 6 de la loi n° 2015-762 du 29 juin 2015.

Recommandation n°11 : Éditer, pour chaque RDOM, une fiche pratique présentant de manière didactique la situation des plaisanciers, en particulier ceux en escale, au regard de la TSC.

3.2.3.4 La mise en place d'un portail informatisé

Un nombre relativement important de services, tant de l'État que des collectivités, sont concernés par ce secteur d'activités et les plaisanciers peuvent éprouver des difficultés à obtenir l'information nécessaire.

A titre d'exemple de la méconnaissance des réglementations, il peut être cité le cas d'un méga-yacht, qui, souhaitant faire escale en Guadeloupe pour une maintenance, n'a pu accoster faute d'avoir, préalablement à son arrivée, effectué certaines formalités administratives indispensables au regard des réglementations particulières.

Il convient de gérer la complexité de l'administration de manière transparente à l'égard des usagers et de fournir une information simple, exhaustive et claire, tant aux plaisanciers qu'aux agents maritimes, généralement chargés des formalités administratives pour le compte de plaisanciers.

Il peut être cité, parmi les initiatives locales, l'élaboration, actuellement en cours, par la direction des douanes et la DRFiP de Guadeloupe, d'un guide des formalités à l'usage des acheteurs et des propriétaires de navire ou de scooter des mers.

Pour la gestion des immatriculations et pour les formalités administratives, il coexiste actuellement deux systèmes de gestion des navires :

1. Celui de l'administration des affaires maritimes, avec le fichier d'immatriculation des navires contenant plus d'un million de navires et dont la mise à jour n'est pas systématiquement effectuée lors de la vente d'occasion d'un navire déjà immatriculé ou de la destruction par son propriétaire qui ne la déclare pas à l'administration ;
2. Celui de la Douane, avec le fichier du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) mais qui ne concerne que les navires qui paient cette taxe, à savoir les véhicules nautiques à moteur (VNM, dit scooter des mers) et tous les navires supérieurs à 7 mètres ou qui ont un moteur dont la cylindrée est supérieure à 20 CV fiscaux (soit environ 200 CV réels).

Devant les incohérences des rapprochements entre ces fichiers³⁴, les deux administrations ont décidé d'agir de concert en vue d'offrir aux plaisanciers propriétaires de navire ou désirant le devenir, l'installation d'un guichet unique permettant d'effectuer ses déclarations obligatoires à l'aide d'un portail unique.

Ainsi, le portail unique maritime (PUMA) permettra à terme (2018) de réaliser en ligne les démarches d'immatriculation et de francisation des navires³⁵.

Les quatre millions d'utilisateurs mais aussi les vendeurs de navire et, à terme, les constructeurs, disposeront d'un espace unique leur permettant la saisie directe de données et le suivi des démarches, demande récurrente de la FIN et des associations de navigateurs qui souhaitent pouvoir effectuer leurs démarches et les paiements du DAFN de façon dématérialisée.

Recommandation n°12 : Mettre en place un portail informatisé regroupant informations et télé-services. Afin d'optimiser les moyens et développer un produit complet, il pourrait être proposé à un RDOM d'élaborer un tel prototype. Parallèlement, les travaux pour PUMA doivent être finalisés.

³⁴ L'observatoire des ports de plaisance que met à jour, pour les ports métropolitains, le SE des Transports et de la Mer n'a pas d'éléments pour l'Outre-mer.

³⁵ Ce projet fait l'objet d'une candidature dans le cadre du programme public d'investissements d'avenir (PIA) "Dites-le nous une fois".

CONCLUSION

Les développements ci-dessus montrent l'hétérogénéité des situations auxquelles doivent répondre dans leur diversité les ports de plaisance des RDOM.

Au-delà de cette diversité, ce sont les ports dont l'activité peut le plus se développer qui sont soumis à une concurrence de plus en plus vive. L'ouverture récente des installations de l'île de Cuba aux touristes américains en est la dernière illustration significative.

Cette situation justifie plus que jamais un effort commun de toutes les « parties prenantes » à la vie des ports.

Cet effort doit d'abord assurer la prise en compte des ports de plaisance dans les différents « projets de territoire ». Il faut conforter du mieux possible les activités « Terre-Mer » qui garantissent le développement de la navigation de plaisance. Dans ce cadre, la qualité de l'accueil est primordiale.

L'ensemble des partenaires publics et privés doivent soutenir cet effort en favorisant une gouvernance dynamique des différents ports³⁶. C'est-à-dire une gouvernance qui réussisse à associer les « parties prenantes » dans leur diversité tout en assurant un processus de décision rapide, seul de nature à répondre à la concurrence des ports étrangers.

Les collectivités locales doivent pouvoir s'associer à cette démarche³⁷ à la mesure des contraintes budgétaires fortes qu'elles supportent par ailleurs.

Une application effective et le respect des règles du domaine public maritime avec le concours de tous les acteurs doit être assurée.

Enfin, l'État doit avoir un rôle décisif dans cette démarche, puisqu'il lui appartiendra, au titre des différentes compétences qu'il exerce, de mettre en œuvre les adaptations réglementaires suggérées dans le présent rapport qui tendent pour l'essentiel à garantir le respect des engagements internationaux du pays tout en évitant l'application de contraintes supplémentaires compte-tenu de l'environnement concurrentiel³⁸ et d'assurer les simplifications³⁹ que permettent déjà les réglementations existantes.

La nouvelle phase du développement des ports de plaisance doit accompagner le passage d'une concurrence avec les zones géographiques voisines à une complémentarité pour mieux mettre en valeur de nouveaux services de qualité avec une offre de service renouvelée.



Jacques PAULTRE de LAMOTTE



Yves DURUFLÉ



Antoine PICHON



Guy CORREA

³⁶ Recommandation n°1.

³⁷ Recommandation n°8.

³⁸ Recommandations n°2, 4, 5.

³⁹ Recommandations n°3, 6, 7, 9, 10, 11 et 12.

ANNEXES

Annexe n° 1 : Lettre de mission



*Le Ministre des finances
et des comptes publics*

Le Ministre des outre-mer

*Le Secrétaire d'Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche*

*Le Secrétaire d'Etat
chargé du budget*

Paris, le - 2 MAI 2016

à

Monsieur le Chef de l'inspection générale
de l'administration

Madame la Chef du service du contrôle
général économique et financier

Madame la Vice-Président du conseil général
de l'environnement et du développement
durable

La plaisance est identifiée comme un levier de croissance pour les outre-mer, qui disposent d'importants atouts touristiques. Malgré ces prédispositions, et l'application de régimes fiscaux dérogatoires, les ports de plaisance des départements et régions d'outre-mer ont perdu ces dernières années des parts de marché conséquentes au profit des ports des pays voisins, non européens et bénéficiant de régimes fiscaux et de coûts du travail plus avantageux.

A l'occasion de l'examen en séance publique de la proposition de loi pour l'économie bleue à l'Assemblée nationale, les 2 et 3 février derniers, le député de la Martinique Serge LETCHIMY a proposé qu'un rapport soit élaboré sur les mesures à prendre pour renforcer l'attractivité des ports de plaisance situés dans les départements et régions d'outre-mer. Les propositions d'évolution préconisées par Serge LETCHIMY concernaient essentiellement les domaines fiscaux et douaniers (TVA, octroi de mer, défiscalisation).

Le gouvernement s'est engagé à ce qu'une mission soit conduite sur le sujet.

... / ...

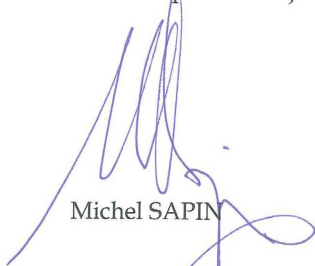
Cette mission aura pour objet :

- de dresser l'état des lieux de la réglementation applicable au secteur de la plaisance dans les départements et régions d'outre-mer, notamment en matière de fiscalité, de réglementation douanière et de droit de l'environnement ;
- d'analyser les atouts et handicaps relatifs des ports de plaisance ultramarins par rapport aux ports étrangers situés à proximité ;
- d'identifier les pistes de nature à renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports de plaisance des régions et départements d'outre-mer, notamment en matière de procédure administrative, en prenant en compte les contraintes juridiques (droit européen notamment) et en estimant dans la mesure du possible l'effet sur l'économie locale des mesures proposées.

La mission identifiera également, parmi les thématiques abordées, celles qui relèvent directement de l'autorité des collectivités locales.

C'est pourquoi elle veillera à consulter les collectivités ultramarines dans le cadre de leurs prérogatives. Elle consultera également les parlementaires qui se sont intéressés à ce dossier et examinera leurs propositions.

Les conclusions de la mission, qui prendront la forme d'un rapport, devront être remises aux ministres pour la fin juin 2016.



Michel SAPIN



Alain VIDALIES



George PAU-LANGEVIN



Christian ECKERT

Annexe n° 2 : Liste des personnes rencontrées

PARLEMENTAIRES

- | | | |
|-----------------|--------------|---|
| • Ibrahim | ABOUBACAR | Député de Mayotte |
| • Maurice | ANTISTE | Sénateur-maire du François (Martinique) |
| • Serge | LARCHER | Sénateur de Martinique, vice-président de l'ANFI |
| • Serge | LETCHIMY | Député de Martinique |
| • Alfred | MARIE-JEANNE | Député de Martinique, président du conseil exécutif de la collectivité territoriale de Martinique (CTM) |
| • Jean-François | RAPIN | Sénateur du Pas-de-Calais, président de l'ANEL |

ADMINISTRATIONS CENTRALES

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL

- | | | |
|----------|---------|---|
| • Michel | DURRIEU | Directeur du pôle tourisme de la sous-direction du Tourisme |
|----------|---------|---|

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER (SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PECHE)

Cabinet

- | | | |
|------------|---------|---|
| • François | LAMBERT | Conseiller mer, outre-mer, ports et transport fluvial au cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche |
|------------|---------|---|

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES – SECRETARIAT D'ÉTAT AU BUDGET

Cabinet

- | | | |
|-----------|----------|-------------------|
| • Etienne | DUVIVIER | Conseiller fiscal |
|-----------|----------|-------------------|

Direction générale des droits et douanes indirects

- | | | |
|-------------|------------|---|
| • Corinne | CLEOSTRATE | Sous-directrice des droits indirects |
| • Nicole | DIFEDE | Chef par intérim de l'inspection générale des services |
| • Sophie | COSTEDOAT | Chef du Bureau « Fiscalités, transports et politiques fiscales communautaires » (Bureau F1) |
| • Emmanuel | BROSSIER | Adjoint au chef du Bureau F1 |
| • Valentine | FAURE | Rédactrice au bureau E3 (sous direction du commerce international) |

Direction générale des finances publiques (Direction de la législation fiscale)

- Guillaume APPERE Sous-directeur « Fiscalité des transactions »
- Gilles TAUZIN Chef du Bureau D2 (Politiques sectorielles et taxes sur les transactions : taux et régimes particuliers de TVA, autres taxes)
- Éric VANEL Adjoint au chef du Bureau B2. Champ, taux et exonérations de la fiscalité directe des
- Michel GIRAUDET Chargé de mission au Bureau D2

Direction générale des entreprises

- Isabelle RICHARD Adjointe à la sous-directrice du tourisme
- Vincent OBERTO Chargé de mission « Eaux, littoral et itinérances » à la même sous direction du tourisme

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Direction générale des étrangers en France

- Benoît BROCARD Directeur de l'immigration
- Jean De CROONE Directeur adjoint de l'immigration

MINISTERE DES OUTRE-MER

Cabinet

- François RAVIER Directeur de cabinet
- Jean-Bernard NILAM Directeur adjoint de cabinet
- Amélie RENAUD Conseillère
- Francis BOUYER Conseiller technique

Direction générale des outre-mer

- Alain ROUSSEAU Directeur général

ATOUT FRANCE

- Marie-Laure DESMET Sous-directrice « Territoires et destinations touristiques »
- Aurore JORIS Chargée de mission « Nautisme » (Direction de l'ingénierie)

ACTEURS SOCIO-PROFESSIONNELS AU NIVEAU NATIONAL

• Jean-François	RAPIN	Président de l'ANEL, sénateur du Pas-de-Calais
• Serge	LARCHER	Vice-président de l'ANEL, sénateur de Martinique
• Christine	LAIR	Secrétaire Générale de l'ANEL
• Frédéric	MONCANY de SAINT AIGNAN	Président du Cluster maritime français (CMF)
• Alexandre	LUCZKIEWICZ	Chargé de la communication du CMF
• Serge	PALLARES	Président de la fédération française des ports de plaisance (FFPP)
• Gilbert	LE CORRE	Délégué général de la FFPP
• Yves	LYON-CAEN	Président de la fédération des industries nautiques

MARTINIQUE

ADMINISTRATIONS

• Fabrice	RIGOULET-ROZE	Préfet de Martinique
• Etienne	GUILLET	Sous-préfet de Trinité et de St Pierre
• Patrick	VIEUX	Directeur zonal de la police aux frontières (DZPAF)
• Jocelyn	BELHUMEUR	Adjoint au DZPAF pour la Martinique
• Ghyslaine	ASSOULINE	Directrice régionale des finances publique (DRFiP)
• Gilbert	CLOVIS	Responsable du pôle fiscal de la DRFiP
• Patrick	BOURVEN	Directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
• Michel	HAUUY	Responsable des eaux au sein de la DEAL
• Hervé	MOUSSARON	Adjoint au directeur de la mer (DM)
• Laurent	PASQUIER	Chef du pôle orientation des contrôles de la DI des douanes (DIDDI)
• Miguel	VILLAGEOIS	Rédacteur au pôle économique de la DIDDI

COLLECTIVITES TERRITORIALES ET SERVICES ASSOCIES

• Alfred	MARIE-JEANNE	Président du conseil exécutif de la collectivité territoriale de Martinique (CTM), député de la Martinique
• Miguel	LAVENTURE	Conseiller exécutif de la CTM
• Marie-Claude	DERNE	Services de la CTM
• Camille	MARIELLE	Services de la CTM
• Athanase	JEANNE-ROSE	Président de la communauté d'agglomération du centre de la Martinique (CACEM), maire de Saint-Joseph
• Pierre	SAMOT	Vice-président de la CACEM, maire du Lamentin
• Luc	JOUYE de GRANDMAISON	Vice-président de la CACEM, délégué référent des équipements aquatiques et nautiques
• Catherine	GRANEL	Directrice de cabinet du président de la CACEM
• Nicolas	GAUVIN	DGS adjoint de la CACEM, chargé du développement territorial et des solidarités
• Alain	BOROR	DGA adjoint de la CACEM, chargé des équipements et aménagements nautiques
• Eugène	LARCHER	Président de la communauté d'agglomérations de l'espace sud Martinique (CAESM), maire des Anses d'Arlet
• Jocelyne	NARFIN	DG adjointe de la CAESM, chargée du développement et de l'aménagement durables
• Myriam	MACENO	Responsable des politiques de la mer la CAESM
• Melissa	ABOUE-ZAMBO	Chargée de mission « Attractivité du territoire » à la CAESM
• Rodolphe	DESIRE	Maire du Marin
• Yvonne	TRITZ	1 ^{ère} adjointe du maire du Marin
• Lucien	PIERRE-ETIENNE	Directeur de cabinet du maire de Marin
• Philippe	JALTA	Directeur du développement du comité martiniquais du tourisme (CMT)
• Jacques	BAJAL	Chef du pôle « Croisières, Nautisme, Plongée » du CMT

SOCIO-PROFESSIONNELS

• Charles	AURELE	Responsable de la société Marinov, chargée de la gestion du port de plaisance de l'Etang Z'Abricot
• Douglas	RAPIER	Président de la Martinique Yachting Association (MYA)
• Hubert	TANGUY	Président de la société de charter « Net Boat sail Caribbean »
• David	DIMBOUR	Président de l'association Jet Attitud
• Rodrigue	TIQUANT	Membre de l'association Jet Attitud
• Guillaume	GALLET de SAINT AURIN	Vice-président du MEDEF
• André	ARMOUGON	Directeur général de la CCI
• Glen	JEAN-JOSEPH	Directeur de la marina du François
• Louis-Joseph	MESSAGER	Gestionnaire de la marina du François
• Arthur	de LUCY de FOSSARIEU	Représentant de la société Carenantilles
• Simon	JEAN-JOSEPH	PDG de la SAEPP (gestionnaire de la marina du Marin)
• Eric	JEAN-JOSEPH	Directeur technique de SAEPP

GUADELOUPE

ADMINISTRATIONS ET OPERATEURS DE L'ÉTAT

• Jacques	BILLANT	Préfet de Guadeloupe
• Éric	BERTHON	Secrétaire général aux affaires régionales (SGAR)
• Jean-Michel	JUMEZ	Sous-préfet de Pointe-à-Pitre
• Jean-Max	CHARLERY-ADELE	Chargé de mission «Affaires Économiques » au SGAR
• Yann	TANGUY	Directeur régional des douanes et droits indirects (DRDI)
• Didier	GREFFE	Chef du pôle action économique de la DRDI
• Pascal	ROTHER	Directeur régional des finances publiques (DRFiP)
• Thierry	CLICHET	Responsable du pôle fiscal de la DRFiP
• Daniel	NICOLAS	Directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)

• Guillaume	PERRIN	Directeur de la mer (DM)
• Frédéric	SCHMIT	Chargé de mission à la DM
• Lovely	NICOISE	Chargée de mission « tourisme, Commerce et Artisanat » à la direction des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIECCTE)
• Yves	SALAÜN	Président du directoire du grand port de Guadeloupe « port Caraïbes »
• Marc	GAUTHIER	Directeur de la stratégie du GPM
• Sophie	SAINT-CHARLES	Adjointe au directeur du GPM, responsable de la planification stratégique, des études économiques et du domaine
• Marie	LOUSATHE	Responsable du centre de profit « nautisme » du GPM

COLLECTIVITES TERRITORIALES ET SERVICES ASSOCIES

• Monique	APAT	Directrice du tourisme du Conseil régional
• Béatrice	HUMEL	Chargée de mission « Produits touristiques » du conseil régional
• Olivier	NICOLAS	Directeur de cabinet de la présidente du conseil départemental (CDG)
• Bruno	LAVERTINE	DGS du CDG
• Tina	CHERRIER	Conseillère sur les affaires économiques au CDG
• Pierre-Jean	ARBAUD	Conseiller Ports-Pêche au CDG
• Kiwa	SOBNER	Chargée de mission « Économie solidaire »
• Bruno	PIERREFONT	DG adjoint « Économie, fiscalité et prospective » de la communauté d'agglomération « Cap excellence »
• Willy	ROSIER	Directeur général du comté du tourisme des Iles de Guadeloupe (CTG)

SOCIO-PROFESSIONNELS

• Bernard	CADIC	Trésorier du cluster maritime de Guadeloupe (CMG), Bred crédit maritime
• Agnès	ROYER-FLEURY	Avocate, membre du CMG
• Marie-Laurence	ROMPERIE	Assistante au CMG
• Philippe	CHEVALLIER	Directeur de la marina de Bas-du-Fort

• Ariane	GRAF	Directrice du marketing de la marina de Bas-du-Fort et directrice d'une agence maritime (Guadeloupe Yacht Concierge)
• Dominique	VIAN	Délégué Général de l'Union des Entreprises (MEDEF Guadeloupe)
• Louis	COLLOMB	Membre du MEDEF
• Omer	BABOULALL	Directeur administratif et financier de la CCI des « Iles de Guadeloupe »
• Gladys	MEGDOU	Cheffe du département tourisme de la CCI
• Ludovic	KANCEL	Chargé de mission au sein du département études, économie et aménagement du territoire de la CCI

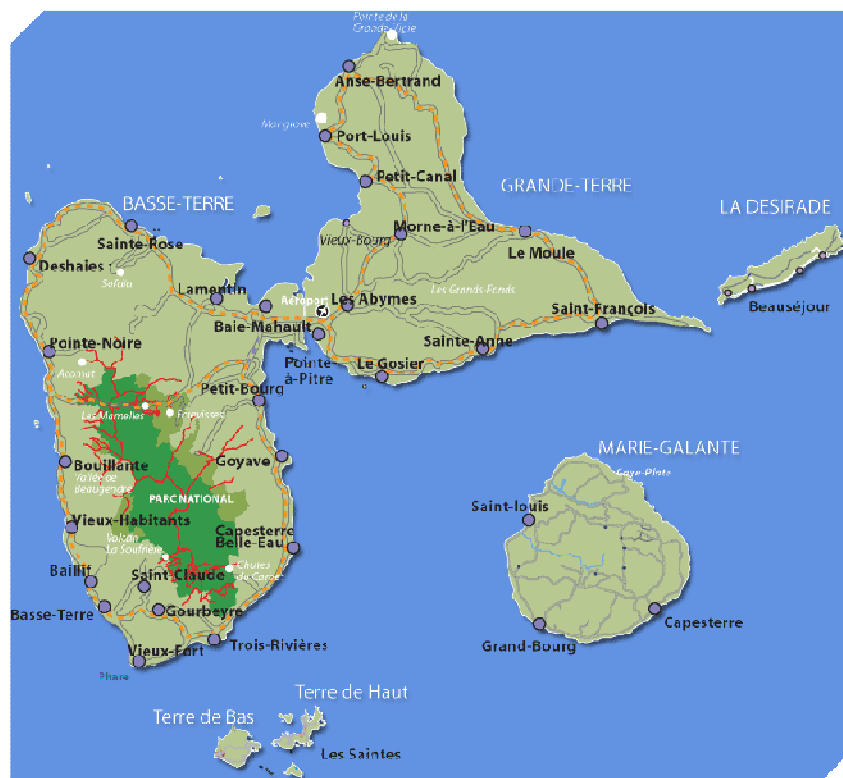
SAINTE-LUCIE

• Dominic	FEDEE	Ministre chargé du tourisme, de l'information et de la radiodiffusion
• Cuthbert	DIDIER	Directeur du nautisme au ministère du tourisme
• Yasmin	WALCOTT	Consule générale de Sainte-Lucie en Martinique
• Stéphane	DOVERT	Conseiller de coopération et d'action culturelle régionale (Caraïbe) auprès de l'ambassade de France auprès des États membres de l'OECO et de la Barbade

Annexe n° 3 : Cartographies simplifiées de la situation des ports de plaisance dans les RDOM

Guadeloupe

Graphique n° 2 : Carte de l'archipel de la Guadeloupe



Source : lesilesdeguaadeloupe.com

L'archipel de la Guadeloupe est constitué de Grande Terre, Basse Terre, Marie Galante, Petite Terre, la Désirade et les Saintes. Cet ensemble d'îles toutes proches offre la possibilité de petites navigations (3 à 4 heures). De nombreuses zones de mouillages sont ainsi offertes sur Grande Terre et Basse Terre (l'îlet Gosier, Les Salines, Ste Anne, St François, Port Louis, l'îlet Pigeon, l'îlet Caret, Deshaies), aux Saintes (4 mouillages), à Marie Galante (2 mouillages) ou à Petite Terre.

Deux sites de l'archipel sont classés parmi les réserves naturelles nationales :

- L'île de la Petite-Terre. La réserve naturelle couvre une superficie de 990 ha délimitée dans la partie marine par six bouées de marques spéciale. La zone marine fait 842 ha, entourant deux îlets : Terre de bas (117 ha) et Terre de haut (31 ha) qui représente la partie terrestre. La réserve est située sur le territoire communal de La Désirade. Ces îlets sont séparés par un chenal étroit de 150 mètres de large environ qui forme le lagon.
- La Désirade. D'une superficie de 22 km², elle présente, à son extrémité orientale, un large éventail de roches et de phénomènes géologiques, lointains échos matériels de l'origine de la plaque tectonique caraïbe ou traces récentes des oscillations du niveau marin. Ce patrimoine est à l'origine de la création de la première réserve naturelle à caractère géologique de l'outre-mer.

Indicateurs simplifiés dans le domaine de la plaisance et de la croisière⁴⁰ :

Nombre de ports de plaisance		16
Dont	Nombre de ports dédiés	4 (Bas du Fort à Pointe à Pitre, St François, Baie Mahault, Gourbeyre)
	Zones de mouillages et d'équipements légers	11
Nombre de places pour les bateaux de plaisance	Anneaux	1710
	Mouillages forains organisés	50 ⁴¹
	Places à sec organisées	Ns
	Dont places pour l'accueil des méga-yachts	10 dans le GPM
Nombre de navires de plaisance immatriculés⁴²		15451 (premières immatriculations en 2015 : 230)

Industries dans le domaine de la plaisance	201 entreprises, 700 emplois, un chiffre d'affaires de 62 M€ (source: FIN – Atout France). Un chantier (positionné dans le grand port de Guadeloupe à Pointe-à-Pitre) dispose d'infrastructures techniques ; il est en pleine extension.
Croisières :	
Nombre de bateaux accueillis	200
Nombre de passagers	309872

Situation fiscale	
Délibérations spécifiques pour l'exonération d'octroi de mer ou de taxe spéciale sur les carburants (TSC) au profit des navires de plaisance en escale	La délibération n°CR/14-580 a prévu une détaxe de TSC, dans le secteur de la plaisance, au profit des bateaux destinés exclusivement à l'encadrement d'activités nautiques commerciales et régulières et des bateaux de grande plaisance et les yachts en escale. Les navires autres de plaisance doivent s'avitailer en carburant toutes taxes comprises (octroi de mer et TSC). La délibération n°CR/15-1290 exclue la plaisance du bénéfice de la détaxe de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional.

⁴⁰ Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFiP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

⁴¹ Si Terre-de-Haut ne bénéficie pas de marina, elle accueille des plaisanciers en escale (783 en 2006).

⁴² Ce chiffre n'est toutefois pas totalement juste dans la mesure où il n'intègre pas toutes les sorties du parc (destructions ou transferts dans une autre zone géographique).

Nombre d'opérations de défiscalisation menées au niveau local	<p>Pour la période 2013/2015, 6 opérations ont été agréées :</p> <table><tr><th>Années</th><th>Nombre</th><th>Montant agréé (k€)</th><th>Coût budgétaire (k€)</th></tr><tr><td>2013</td><td>4</td><td>4234</td><td>1912</td></tr><tr><td>2014</td><td>1</td><td>1094</td><td>454</td></tr><tr><td>2015</td><td>1</td><td>1361</td><td>564</td></tr></table>	Années	Nombre	Montant agréé (k€)	Coût budgétaire (k€)	2013	4	4234	1912	2014	1	1094	454	2015	1	1361	564
Années	Nombre	Montant agréé (k€)	Coût budgétaire (k€)														
2013	4	4234	1912														
2014	1	1094	454														
2015	1	1361	564														
Situation des zones de « Duty free »	Aéroport du Lamentin et terminal de croisière du GPM de Pointe-à-Pitre.																

Points particuliers	<ul style="list-style-type: none"> • La marina de Bas du Fort a été labellisé « Pavillon Bleu » en 2016. • Plus d'une dizaine d'évènements et de compétitions nautiques majeurs sont organisés dans l'archipel, outre l'arrivée tous les 4 ans à Pointe à Pitre de la Route du Rhum, : Triskell Guadeloupe Tour (l'une des plus grandes régates des Caraïbes Françaises), Trophée BPE Belle-île en Mer/Marie-Galante (transatlantique en solitaire qui se déroule tous les 2 ans), Championnat de Guadeloupe de voile Traditionnelle, Karujet (étape du championnat du monde de scooter de mer), Tour de la Guadeloupe en voile Habitable, etc. • La difficulté de la traversée de l'île principale dans l'attente de la réparation du pont de la Gabarre.
----------------------------	---

Guyane

Graphique n° 3 : Carte de la Guyane



Source : Hachette tourisme

Le principal site pour la navigation de plaisance en Guyane se situe dans les Iles du Salut, propriétés du CNES, car elles sont situées sous la trajectoire de la fusée lors des lancements.

Plusieurs sites de Guyane sont classés parmi les réserves naturelles nationales. La réserve naturelle de l'île du Grand Connétable se situe à 15 km au large de l'estuaire de l'Approuague, sur la commune de Régina. Elle est constituée de deux îles : le Grand Connétable et le Petit Connétable. Le périmètre s'étend dans un rayon de 2.7 milles marins (5 km) autour du Grand Connétable.

Indicateurs simplifiés dans le domaine de la plaisance et de la croisière⁴³ :

Nombre de ports de plaisance		2
Dont	Nombre de ports dédiés	0
	Zones de mouillages et d'équipements légers	1 (Saint-Laurent)
Nombre de places pour les bateaux de plaisance	Anneaux	50
	Mouillages forains organisés	20 (Saint-Laurent)
	Places à sec organisées	
Dont places pour l'accueil des méga-yachts		Un linéaire de 72 m est disponible.

⁴³ Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFIP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

Nombre de navires de plaisance immatriculés⁴⁴		2272
Industries dans le domaine de la plaisance	8 de Cayenne à Kourou (aucune infrastructure dédiée ; carénage possible au Larivot)	
Croisières⁴⁵ :		
Nombre de bateaux accueillis	Port de Dégrad des Cannes : 1 ou 2 par an ; Iles du Salut : 28 en 2015.	
Nombre de passagers	Port de Dégrad des Cannes : 81 en 2016 ; Iles du Salut : 9359 en 2015.	
Situation fiscale	Deux entreprises de réparation et de maintenance navales bénéficient du dispositif ZFA.	
Délibérations spécifiques pour l'exonération d'octroi de mer ou de taxe spéciale sur les carburants au profit des navires de plaisance en escale	Aucune (la délibération AP31 du 17 mai 2016 ne prévoit aucune ⁴⁶)	
Nombre d'opérations de défiscalisation menées au niveau local	Ras	
Situation des zones de « Duty free »	Aéroport Félix Éboué à Cayenne	
Points particuliers	<ul style="list-style-type: none"> Les Iles du Salut doivent être évacuées 5 heures avant chaque lancement de la base de Kourou. 	

⁴⁴ Les bases de données, en raison de leur construction, ne permettent pas d'extraire un nombre de navires de plaisance par département/région. Un navire n'est pas tenu de le signaler quand il change de département et, ce qui n'est pas une donnée spécifique à la Guyane mais une donnée nationale, les sorties de flotte ne sont généralement pas signalées. Le chiffre des navires de plaisance pour la Guyane est donc fortement exagéré et aucune évaluation ne peut être faite.

On peut toutefois signaler qu'en moyenne sur les trois dernières années, chaque année, 30 nouvelles immatriculations de navires de plaisance sont signalées ainsi qu'une centaine de changements de propriétaire. La flotte de bateaux de plaisance fluviale déclarés à ce jour depuis 2005 (année de mise en place du registre fluvial) est estimée à 555 unités (y compris les VNM, scooter et jet ski).

⁴⁵ Le CNES (centre spatial guyanais de Kourou), gestionnaire d'un appontement à KOUROU dit "des Balourous" qui compte environ 20 postes à quai

⁴⁶ Les secteurs d'activité suivants bénéficient d'exonérations sur certaines de leurs importations : transports maritimes et côtiers de passagers, transports fluviaux de passagers, transports fluviaux de fret, services auxiliaires de transport par eau, manutention portuaire

Martinique

Graphique n° 4 : carte de la Martinique et implantation géographique des marinas



Source : Direction de la Mer, Observatoire de l'économie maritime

Selon une estimation de la fréquentation des principales zones de mouillage réalisée, par la direction de la Mer, sur l'ensemble des côtes martiniquaises par comptage et sur le dire d'experts, l'activité de plaisance est peu développée sur les côtes Nord Atlantique et Nord Caraïbes. Elle se concentre principalement sur la côte Sud Caraïbes (Trois Ilets et Anses d'Arlet) et Sud Atlantique (Robert, François, Vauclin, Marin et Sainte Anne). Trois zones de mouillage sont particulièrement fréquentées en saison sur les communes des Trois Ilets, des Anses d'Arlet (anse Miton à anse à l'Âne et Grande Anse d'Arlet) et dans la baie du Marin⁴⁷.

Plusieurs sites de l'île sont classés réserves naturelles nationales. Deux réserves concernent directement les rivages :

⁴⁷ Toutefois, un projet de développement de la Marina du François sur la côte Est, qui est très attractive pour les plaisanciers, selon les concepteurs du projet (« C'est une aquarelle où prédominent deux couleurs : le vert émeraude de la baie et le jaune des mornes des alentours. Les plages de sable fin où les étonnantes piscines naturelles (fonds blancs) attendent ceux qui recherchent les plaisirs de la mer et du soleil... »), est à l'étude. La navigation sur cette côte est toutefois plus délicate du fait même des hauts fonds et des récifs coralliens.

Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFiP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

- Îlets de Sainte-Anne. Constituée de 4 îlets de calcaires coralliens à l'extrême sud de la Martinique, la réserve naturelle des îlets de Sainte-Anne est l'un des plus importants sites de nidification des Antilles.

Le relief accidenté du site résulte de l'action continue du vent et des vagues qui ont formé des falaises face au large et des plages de sable face à la côte. Sur l'îlet Hardy on trouve aussi un réseau de galeries souterraines servant de refuge aux oiseaux.

- Presqu'île de la Caravelle. Cette réserve présente sur 388 ha une palette de paysages caractéristiques de la nature martiniquaise : savanes herbacées, forêts sèches, mangroves, fourrés, flore des falaises et forêts d'arrière plage.

Indicateurs simplifiés dans le domaine de la plaisance et de la croisière⁴⁸ :

Nombre de ports de plaisance		8
Dont	Nombre de ports dédiés	5 (un projet à case Pilote)
	Zones de mouillages et d'équipements légers	6 en création
Nombre de places pour les bateaux de plaisance	Anneaux	1 414
	Bouées	130
	Places à sec organisées	440
	Dont places pour l'accueil des méga-yachts	12
Nombre de navires de plaisance immatriculés⁴⁹		13 500 (premières immatriculations en 2014 : 250)
LOCATIONS DE NAVIRES : 16 sociétés exploitaient, en 2015, des navires en location : 13 d'entre elles sont propriétaires des bateaux et 3 exploitaient des bateaux qu'elles louent. La flotte comprend environ 200 unités (elle est en diminution) ⁵⁰ .		

Industries dans le domaine du nautisme	<p>260 entreprises, 900 emplois, un chiffre d'affaires de 62 M€ (source: FIN – Atout France).</p> <p>Un chantier au Marin (principal port de plaisance des petites Caraïbes) qui dispose d'une nouvelle aire de carénage avec des infrastructures techniques modernes et peut désormais servir les gros navires multi-coques ; ce chantier est en pleine extension.</p> <p>Dans le GPM de Fort-de-France, un bassin de radoub dans le (180m*23m) et une zone de réparation navale, équipée notamment d'un portique de levage de 50 tonnes.</p>
---	--

⁴⁸ Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFIP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

⁴⁹ Ce chiffre n'est toutefois pas totalement juste dans la mesure où il n'intègre pas toutes les sorties du parc (destructions ou transferts dans une autre zone géographique).

⁵⁰ Selon la Direction régionale des finances publiques. La Martinique Yachting Association (MYA) estime, quant à elle, la diminution de la flotte de navires offerts à la location sur la base du Marin à 33,8% en huit ans (307 navires en 2008 et 203 en 2016) avec le départ de plusieurs sociétés (ex : Moorings, Sunsail).

Croisières ⁵¹																
Nombre de bateaux accueillis	175															
Nombre de passagers	305 710 (84 900 en tête de ligne ; 220 810 en transit).															
Situation fiscale																
Délibérations spécifiques pour l'exonération d'octroi de mer ou de taxe spéciale sur les carburants au profit des navires de plaisance en escale	Non. Actuellement, les délibérations précédentes ne sont plus applicables mais de nouvelles délibérations sont en cours d'élaboration.															
Nombre d'opérations de défiscalisation menées au niveau local	<p>Pour les années 2013/2016, le nombre d'opérations menées est relativement stable (6/8 opérations par an, concernant de 12 à 14 navires). On observe toutefois une nette augmentation en juin 2016 : 9 opérations, 24 navires, 8 500 k€.</p> <table><tr><th>Années</th><th>Nombre</th><th>Montant agréé (k€)</th></tr><tr><td>2013</td><td>8</td><td>5 623</td></tr><tr><td>2014</td><td>7</td><td>7 589</td></tr><tr><td>2015</td><td>6</td><td>5 818</td></tr><tr><td>2016</td><td>9</td><td>8 448</td></tr></table> <p>Le dispositif a contribué au financement du développement de la capacité d'accueil du centre de carénage du Marin (élargissement de la zone et acquisition d'un portique-élévateur de 440 tonnes).</p>	Années	Nombre	Montant agréé (k€)	2013	8	5 623	2014	7	7 589	2015	6	5 818	2016	9	8 448
Années	Nombre	Montant agréé (k€)														
2013	8	5 623														
2014	7	7 589														
2015	6	5 818														
2016	9	8 448														
Situation des zones en « duty free »	Il existe, à l'heure actuelle, deux zones de duty free : aéroport « Aimé Césaire » et GPM de Fort-de-France (Quai des Tourelles).															

Points particuliers	<ul style="list-style-type: none"> • L'île a été reconnue, en juin 2016 à la suite d'une étude menée par l'Agence de Développement du Tourisme dans la Caraïbe (CTO), comme étant la « destination la plus sûre de la Caraïbe ». Le cabinet chargé de l'étude a mesuré les performances et la compétitivité en termes de tourisme de 28 destinations à travers la Caraïbe. • Le port du Marin est labellisé « Pavillon Bleu » depuis 2006, a reçu le « Trophée de l'escale » en 2012, et a été élu, en 2013, « Destination portuaire d'excellence Odyssée – patrimoine phare des Caraïbes ». • Deux évènements nautiques (parmi les nombreuses manifestations -138 en 2014-) constituent un temps fort : le Tour des Yoles Rondes (course de yoles traditionnelles) et la Martinique Jet Race (compétition de jet ski).
----------------------------	--

⁵¹ Les données chiffrées concernent la saison « Croisière » 2014/2015. S'agissant de la saison 2015/2016, la Martinique a accueilli 377 410 croisiéristes, soit une hausse de 23,45%.

Mayotte

Graphique n° 5 : Carte de Mayotte



Source : Mayotte-tourisme.com

L'un des principaux charmes de Mayotte réside dans l'immensité du lagon, avec parfois plus de 4 km entre la côte et la barrière, et jusqu'à 70 m de profondeur par endroits. A l'abri des fureurs de l'océan, c'est un havre de calme pour une faune et une flore très diversifiées.

Plusieurs sites de Mayotte sont classés parmi les réserves naturelles nationales. Située dans le lagon du côté est de Mayotte, la réserve naturelle de l'îlot M'bouzi est une des rares réserve naturelle à posséder à la fois une partie terrestre (82 hectares) et une partie marine (60 hectares). Sur la commune de Mamoudzou et à proximité des deux plus grands complexes urbains de Mayotte, elle représente un enjeu paysager et écologique majeur pour cette partie du lagon.

Indicateurs simplifiés dans le domaine de la plaisance et de la croisière⁵² :

Nombre de ports de plaisance		1
Dont	Nombre de ports dédiés	0
	Zones de mouillages et d'équipements légers	0
Nombre de places pour les bateaux de plaisance	Anneaux	
	Mouillages forains organisés	250
	Places à sec organisées	0
Dont places pour l'accueil des méga-yachts		0 (4 à 5 coffres appartenant à la marine nationale permettant d'amarrer des navires d'une certaine longueur).

⁵² Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFIP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

Nombre de navires de plaisance immatriculés		1 304 ⁵³
Industries dans le domaine de la plaisance	7 entreprises actives ayant pour activité la réparation et maintenance navale. Pour la plaisance, uniquement des cales de mise à l'eau.	
Croisières⁵⁴ :		
Nombre de bateaux accueillis	4	
Nombre de passagers	1 081	

Situation fiscale	4 entreprises du secteur de la navigation de plaisance ont appliqué l'exonération ZFA (mais aucune entreprise spécialisée dans la maintenance).
Délibérations spécifiques pour l'exonération d'octroi de mer ou de taxe spéciale sur les carburants au profit des navires de plaisance en escale	Aucune délibération concernant la plaisance, en particulier pour une exonération pour l'avitaillement.
Nombre d'opérations de défiscalisation menées au niveau local	Aucune opération de défiscalisation, dans le secteur de la navigation de plaisance, entre les années 2013 et 2016.
Situation des « duty free »	Aéroport de Dzaoudzi

Points particuliers	<ul style="list-style-type: none"> La mise en place de formules combinées associant « les îles de la vanille » (les Seychelles, Mayotte, Madagascar, La Réunion, Maurice), qui sont en cours d'élaboration. L'ouverture, dans le cadre d'une réflexion sur la connectivité aérienne, d'une ligne directe de Paris vers Mayotte sans passer par La Réunion, qui a été inaugurée, par Air austral, le 10 juin 2016. <p>Le comité départemental du tourisme (CDT) met à disposition des croisiéristes une documentation spécifique sur Mayotte, prend en charge l'animation d'accueil et sur demande du commandant du navire, une offre personnalisée de renseignements. Le CDT a édité une « hospitality desk » avec la chambre des métiers qui permet de mettre à disposition des passagers des taxis touristiques respectant une grille tarifaire pour visiter l'île. Pour les croisiéristes excursionnistes pris en charge par le navire, selon leur programme d'excursion transmis par le navire au CDT, le comité départemental sensibilise en amont les communes prévues d'être visitées pour garantir la propreté et la sécurité des plages.</p> <ul style="list-style-type: none"> Il existe une course de pirogues, organisée le 14 juillet, à Chicougni, mais aucune course de voiliers.
----------------------------	---

⁵³ Ce chiffre doit être pris sous toutes réserves puisqu'il s'agit du cumul de toutes les immatriculations plaisance depuis le basculement du fichier local des immatriculations (peu mis à jour) vers le national en 2008-2009.

⁵⁴ Le concessionnaire du port de commerce (situé à Longoni) a pour projet de déplacer le terminal croisiériste à Longoni, afin d'offrir aux croisiéristes une offre touristique plus conséquente au débarquement (commerces, expositions, village artisanal).

La Réunion

Graphique n° 6 : Carte de La Réunion



Source : routard.com

La Réunion, qui fait partie de l'archipel des Mascareignes dont dépendent également les îles Rodrigues et Maurice, est une île que les marins aiment et redoutent. La météo et le profil des côtes ne sont pas des plus hospitaliers. La côte ouest sous le vent, à l'abri des Alizés et de la houle, concentre l'essentiel du tourisme balnéaire (les lagons et les plus belles plages de l'île, au sable blanc ou noir, se trouvent ici). Elle est bordée par des récifs coralliens qui constituent une protection naturelle contre les assauts de la mer.

La "côte au vent" subit, quant à elle, des conditions météorologiques rigoureuses (les Alizés soufflent toute l'année).

Deux sites de l'île sont classés parmi les réserves naturelles nationales. La réserve naturelle marine, principalement localisée sur la côte ouest de l'île, s'étend, quant à elle, sur 3 500 hectares le long d'un linéaire côtier d'une quarantaine de kilomètres et borde cinq communes. Elle protège 80 % des récifs coralliens de l'île qui, malgré leur faible superficie, sont des milieux très diversifiés, riches d'une faune et flore de plus de 3 500 espèces animales et végétales.

Indicateurs simplifiés dans le domaine de la plaisance et de la croisière⁵⁵ :

Nombre de ports de plaisance		6 ⁵⁶
Dont	Nombre de ports dédiés	0
	Zones de mouillages et d'équipements légers	8
Nombre de places pour les bateaux de plaisance	Anneaux	1 699
	Mouillages forains organisés	Ns
	Places à sec organisées	Ns
	Dont places pour l'accueil des méga-yachts	
Nombre de navires de plaisance immatriculés⁵⁷		4 214

⁵⁵ Sources : Préfecture, DREAL, DTM, DRFIP, Direction des Douanes, CCI, Comité du tourisme.

⁵⁶ La commune de Sainte-Marie en association avec la CINOR a lancé une étude sur l'extension du port. Ce projet porte sur la possibilité d'obtenir 400 places supplémentaires et sur la potentialité d'un développement économique et touristique du site par la création d'un pôle motonautique associé au pôle balnéaire.

⁵⁷ Ce chiffre n'est toutefois pas totalement juste dans la mesure où il n'intègre pas toutes les sorties du parc (destructions ou transferts dans une autre zone géographique).

Industries dans le domaine de la plaisance	<ul style="list-style-type: none"> - Une zone multi-activité non dédiée à la plaisance au Port de la Pointe des Galets (environ 500 navires/an sont réparés)⁵⁸. - Le port de Saint-Pierre possède un engin de levage et celui de Saint-Gilles dispose d'un tracteur pour sortir les navires, mais ces deux sites ne sont pas considérés comme zone de réparation. - Pas de docks flottants ou d'installations techniques dédiées à La Réunion.
Croisières :	
Nombre de bateaux accueillis	28 escales ⁵⁹
Nombre de passagers	29 000 (dont 4 500 en tête de ligne)

Situation fiscale										
Délibérations spécifiques pour l'exonération d'octroi de mer ou de taxe spéciale sur les carburants au profit des navires de plaisance en escale	<p>Exonération d'OM externe les producteurs locaux ainsi que les activités touristiques. Le secteur de la construction navale bénéficie de l'exonération sur les produits figurant sur une liste qu'elle importe pour les activités de production locale et directement utilisés pour l'activité de production.</p> <p>Aucune délibération ne prévoit l'exonération d'octroi de mer pour les produits livrés à l'avitaillement des navires.</p> <p>En ce qui concerne la TSC, les carburants destinés à l'avitaillement des navires en sont exonérés, à l'exclusion des navires de plaisance ou de sport (qui doivent donc acheter leur carburant TTC).</p>									
Nombre d'opérations de défiscalisation menées au niveau local	<p>Deux opérations sur la période de 2013 à 2016 concernant des voiliers.</p> <table><tr><th>Années</th><th>Nombre</th><th>Montant agréé (k€)</th></tr><tr><td>2013</td><td>1</td><td>241</td></tr><tr><td>2015</td><td>1</td><td>371</td></tr></table>	Années	Nombre	Montant agréé (k€)	2013	1	241	2015	1	371
Années	Nombre	Montant agréé (k€)								
2013	1	241								
2015	1	371								
Situation des zones « duty free »	À l'heure actuelle, les seules boutiques en « duty free » sont implantées dans les zones internationales des deux aéroports et au terminal des croisières à la pointe des Galets.									

⁵⁸ Avec 26 mouvements comptabilisés en 2015 contre 31 en 2014 (mise à sec – mise à l'eau), l'activité du slipway (bateaux de 800 tonnes et de 63 mètres maximum) enregistre une baisse de 16%. Celle-ci s'explique par l'occupation de l'aire de carénage depuis le milieu d'année, par le ponton « Lislet Geoffroy » de Port Réunion. L'activité du « Roulev », autre équipement qui permet le levage et la manutention de bateaux de plaisance et de petite pêche de 45 tonnes maximum, est en progression avec 153 mouvements de mise à sec comptabilisés en 2015 contre 138 l'année précédente, et 145 mouvements de mise à l'eau contre 112 en 2014.

⁵⁹ Seul le port de la pointe des Galets, géré par le Grand port maritime (qui ne dispose pas de quai dédié à la croisière), accueille des navires de croisière. Il existe une installation portuaire « passagers » activée temporairement, qui comprend une gare maritime succincte. La liaison entre le quai et la gare maritime se fait par navette.

Points particuliers	<ul style="list-style-type: none">• Une progression du nombre de compagnies qui desservent La Réunion : 12 compagnies ont été présentes au cours de la saison 2015/2016.• Les ports de Saint-Gilles et Saint-François sont labellisés « Pavillon Bleu » en 2016.• L'accueil des croisiéristes, qui pensent débarquer dans le chef-lieu (Saint-Denis) avec une offre accessible dans un environnement urbain attractif, pose une difficulté : aucune offre de prestations n'est organisée dans les contraintes de durée de l'escale (généralement très courte : quelques heures). C'est ainsi que le manque d'organisation des différents moyens de transport (transport en commun, taxi, navette) est régulièrement pointé par les croisiéristes.• Des événements autour du nautisme (ex : l'accueil de la World Art, rallye autour du monde de voiliers de prestige).
----------------------------	--

Glossaire des sigles et acronymes

ANEL	<i>Association nationale des Élus du Littoral</i>
AOT	<i>Autorisation d'occupation temporaire</i>
BOFIP	<i>Bulletin officiel des finances publiques</i>
BPHU	<i>Bateaux de plaisance hors d'usage</i>
BVE	<i>Bordereau de vente à l'exportation</i>
CACEM	<i>Communauté Agglomération centre Martinique</i>
CCI	<i>Chambre de Commerce et d'Industrie</i>
CDU	<i>Code des Douanes et de l'Union</i>
CET	<i>Contribution économique territoriale</i>
CGI	<i>Code général des Impôts</i>
CFE	<i>Cotisation foncière des entreprises</i>
CGEDD	<i>Conseil général de l'environnement et du développement durable</i>
CGefi	<i>Contrôle général économique et financier</i>
CINOR	<i>Communauté intercommunale du nord de La Réunion</i>
CJUE	<i>Cour de Justice de l'Union européenne</i>
CRT	<i>Comité régional du tourisme</i>
CSN	<i>Centre de sécurité des navires</i>
CVAE	<i>Cotisation à la valeur ajoutée des entreprises</i>
DAFN	<i>Droit annuel de francisation et de navigation</i>
DEAL	<i>Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement</i>
DGFIP	<i>Direction Générale des Finances Publiques</i>
DM	<i>Direction de la mer</i>
DPM	<i>Domaine Public maritime</i>
DOM	<i>Départements d'Outre-mer</i>
DSP	<i>Délégation de service public</i>
DRFIP	<i>Direction régionale des finances publiques</i>
FFPP	<i>Fédération française des ports de plaisance</i>
FIN	<i>Fédération des industries nautiques</i>
GPM	<i>Grand Port Maritime</i>
IGA	<i>Inspection générale de l'administration</i>
IS	<i>Impôt sur les sociétés</i>
IR	<i>Impôt sur le revenu</i>
LODEOM	<i>Loi pour le développement des Outre-mer</i>
MEDEF	<i>Mouvement des entreprises de France</i>
MOU	<i>Memorandum of understanding</i>
MUA	<i>Marché unique antillais</i>
NA	<i>Netherland Antilles</i>
NUC	<i>Navires à utilisation commerciale</i>
OM	<i>Outre-mer</i>
OMI	<i>Organisation maritime internationale</i>
OTSI	<i>Office de tourisme et syndicat d'initiative</i>
PABLO	<i>Programme d'apurement des bordereaux vente en détaxe par lecture optique de code-barres</i>
PAF	<i>Police aux frontières</i>
PAX	<i>Passager</i>

PIA	<i>Programme public d'investissement d'avenir</i>
PUMA	<i>Portail unique maritime</i>
RDC	<i>Règlement délégué</i>
REC	<i>Règlement d'exécution</i>
RDOM	<i>Régions/départements d'Outre-mer</i>
RGEC	<i>Règlement général de la communauté européenne</i>
SEM	<i>Société d'économie mixte</i>
SCV	<i>Small commercial vessel</i>
SIM	<i>Société immobilière de Mayotte</i>
SGAR	<i>Secrétariat à l'action régionale</i>
SMVM	<i>Schéma de mise en valeur de la mer</i>
TCO	<i>Territoire Côte Ouest</i>
TFPB	<i>Taxe foncière sur les propriétés bâties</i>
TFPNB	<i>Taxe foncière sur les propriétés non bâties</i>
TPE/PME	<i>Très petites/petites et moyennes entreprises</i>
TVA	<i>Taxe sur la valeur ajoutée</i>
TSC	<i>Taxe spéciale sur les carburants</i>
UE	<i>Union Européenne</i>
UMEP	<i>Union maritime et portuaire</i>
UNESCO	<i>Organisation des Nations Unies pour l'éducation la science et la culture</i>
ZFA	<i>Zones franches d'activités</i>
ZMO	<i>Zones de mouillages organisées</i>