



15ème législature

Question N° : 35498	De M. Bernard Deflesselles (Les Républicains - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique >mer et littoral	Tête d'analyse >Consommation d'énergie - ports industriels	Analyse > Consommation d'énergie - ports industriels.
Question publiée au JO le : 12/01/2021 Date de changement d'attribution : 21/05/2022 Date de renouvellement : 29/06/2021 Date de renouvellement : 05/10/2021 Question retirée le : 21/06/2022 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Bernard Deflesselles attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur certaines difficultés d'application du décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire. Ce décret, pris pour l'application de l'article 175 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, impose la mise en œuvre d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans les bâtiments existants à usage tertiaire afin de parvenir à une réduction de la consommation d'énergie finale d'au minimum 40 % en 2030, 50 % en 2040 et 60 % en 2050 par rapport à la situation de 2010. Ce décret a fait l'objet d'un arrêté du 10 avril 2020 précisant ses conditions d'application. M. le député souhaite plus particulièrement savoir dans quelle mesure il y a lieu de faire application de ces dispositions au cas particulier des zones portuaires à vocation industrielle telles que le site des chantiers navals de La Ciotat. Ce site naval, logé au sein du port départemental de commerce et de pêche de La Ciotat, fait l'objet depuis 25 ans d'une démarche de reconversion industrielle pilotée par les collectivités territoriales par l'intermédiaire d'une société publique locale (la SPL La Ciotat Shipyards) qui assure à la fois des missions d'aménagement et d'exploitation des infrastructures et bâtiments portuaires, dont certains sont hérités des anciens chantiers de construction. Sur le site se côtoient donc infrastructures et bâtiments récents ou rénovés et d'autres beaucoup plus anciens remontant à la première moitié du XXème siècle. Il arrive également qu'un même bâtiment comprenne une partie rénovée et en exploitation, et une partie non rénovée. Ces vestiges historiques font que le site dans son ensemble a été labellisé par l'État au titre devenu depuis « architecture contemporaine remarquable » (anciennement « patrimoine industriel du XXème siècle »). Dans le cadre des règles de la domanialité publique, les biens immeubles du site naval font l'objet d'autorisations d'occupation temporaires consenties par la SPL La Ciotat Shipyards au profit de plusieurs dizaines d'entreprises exerçant une multitude d'activités à forte dominante industrielle en lien avec les hautes technologies ou l'entretien, la réparation et la conversion de grands yachts, conformément au schéma de réindustrialisation approuvé par les collectivités actionnaires. Ces entreprises installées sur le DPM sont extrêmement variées, non seulement du point de vue de leurs spécialités mais de leurs tailles, qui s'échelonnent entre la grosse PME de 150 salariés et le bureau d'études spécialisé en architecture navale employant deux collaborateurs. Cette diversité se retrouve dans les modalités d'occupation des locaux, elles aussi extrêmement diverses : si les sociétés les plus importantes peuvent parfois occuper seules certains bâtiments, hangars ou nefs, La Ciotat Shipyards peut aussi être amenée à louer des ateliers

ou bureaux à plusieurs entreprises différentes au sein d'un même bâtiment. Les durées d'occupation sont très variables, de 35 mois pour les AOT ne nécessitant pas la réalisation de travaux par l'occupant, jusqu'à plusieurs dizaines d'années. Dans ce contexte, M. le député souhaite d'abord interroger M. le ministre sur la possibilité de considérer que ledit site naval dans son ensemble échappe à l'application des dispositions précitées, compte tenu de sa vocation industrielle et du fait que les locaux à usage de bureau situés dans son périmètre abritent par nature des activités accessoires ou indispensables à ces activités industrielles (administration générale des entreprises, bureaux commerciaux, bureaux d'études etc.). Il observe en effet que la mise en œuvre différenciée de ces dispositions en fonction du type d'activité exercé dans chaque local, qui peut d'ailleurs évoluer en fonction des procédures de mises en concurrence régulièrement organisées conformément à la loi, de la durée d'occupation consentie à telle ou telle entreprises ou du type de bâtiment concerné, pourrait receler un degré de complexité inouï. Dans l'hypothèse où M. le ministre considérerait qu'il conviendrait malgré cela de faire application de ces dispositions en l'espèce, M. le député le prie de bien vouloir préciser les critères permettant de distinguer les locaux qui y sont soumis de ceux qui ne le sont pas au cas particulier d'une zone portuaire à vocation industrielle telle que le site des chantiers navals de La Ciotat. Par ailleurs, il le prie de bien vouloir préciser dans quelle mesure les coûts d'études et de travaux afférents devraient être répartis entre l'occupant privatif titulaire de l'AOT et l'entité concédante, à savoir la SPL La Ciotat Shipyards ou le dépositaire du domaine public portuaire. Ces coûts pourraient en effet s'avérer conséquents voire exorbitants pour les bâtiments les plus anciens. Enfin, il l'interroge sur les concours financiers publics dont les entreprises concernées pourraient bénéficier. Sans remettre en cause l'objectif environnemental recherché, M. le député rappelle en effet que les entreprises des chantiers de La Ciotat, en ce compris la SPL La Ciotat Shipyards qui gère le site à ses risques et périls dans le cadre d'une délégation de service public, doivent composer avec une vive concurrence internationale qui tend à réduire les marges bénéficiaires et les contraint à maintenir un niveau d'investissement important dans leur outil de production. C'est ainsi que La Ciotat Shipyards réalise actuellement un projet d'investissement dans une nouvelle plateforme pour yachts de plus de 80 mètres pour un montant de 65 millions d'euros, soit le plus gros montant investi sur le site depuis la fin des années 1970. Il serait donc extrêmement préjudiciable pour la compétitivité du site de La Ciotat que la mise en œuvre des dispositions précitées conduise à renoncer ou reporter des projets de développement dans les années qui viennent. Il souhaite connaître son avis sur ce sujet.