



N° 128-2017

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le 29 septembre 2017

RAPPORT

**SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS INTÉGRANT L'ESSENCE SANS PLOMB POUR PÊCHEURS
PROFESSIONNELS DANS LE FONDS DE RÉGULATION DES PRIX DES HYDROCARBURES ET
LE FONDS DE PÉRÉQUATION DES PRIX DES HYDROCARBURES ET MODIFIANT LA
FISCALITÉ À L'IMPORTATION DE CERTAINS HYDROCARBURES,**

*présenté au nom de la commission de l'économie, des finances, du budget
et de la fonction publique*

par M^{mes} Armelle MERCERON et Virginie BRUANT

*Représentantes à l'assemblée de la Polynésie française,
Rapporteuses du projet de loi du pays.*

Monsieur le président,
Mesdames, messieurs les représentants,

Par lettre n° 6349 PR du 13 septembre 2017, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays intégrant l'essence sans plomb pour pêcheurs professionnels dans le Fonds de régulation des prix des hydrocarbures et le Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures et modifiant la fiscalité à l'importation de certains hydrocarbures.

I. Contexte

Une politique de soutien au prix du gazole pour les bateaux de pêche a été menée depuis le début des années 1990 lors de la mise en place du plan de développement de la flottille de pêche thonière. Si la mesure était nécessaire pour accompagner l'exploitation des thoniers palangriers, elle a été étendue aux petites unités de pêche côtière (*poti marara et bonitiers*) dans le but d'encourager la diésélisation de la flottille, particulièrement les *poti marara*, afin de réduire leurs charges d'exploitation. Parallèlement, l'investissement dans les unités diesel a été encouragé par la mise en place d'une aide à la construction des *poti marara*.

Aujourd'hui, la flottille de *poti marara* a été multipliée par 4 voire 5, atteignant près de 440 unités, titulaires d'une licence de pêche. Sur ces 440 unités, une soixantaine seulement est motorisée à l'essence. Cette proportion tend cependant à augmenter depuis quelques années. Un syndicat des pêcheurs professionnels à moteur essence a même été constitué.

L'avantage apporté par la diminution des charges de carburant (*gazole*) est réduit par les coûts d'investissement et de réparation. En effet les moteurs diesel in-board étant beaucoup plus volumineux, la taille des bateaux a dû être augmentée. Ces moteurs se révèlent peu adaptés à certaines techniques de pêche (*mahi mahi notamment*). Les réparations, plus coûteuses, impliquent que les porteurs de projet doivent s'engager sur des montants de prêt plus conséquents et solliciter davantage l'aide à l'investissement et aux réparations, notamment auprès du Fonds d'Investissement à la mer (*FIM*)¹. La différence du coût d'investissement entre un *poti marara* diesel et un *poti marara* essence est de plus de 30 % (*de 5 à 7 millions F CFP pour l'essence et de 7 à 9 millions F CFP pour le diesel*).

Enfin, il y a lieu d'indiquer que les moteurs à essence de nouvelle génération (*4 temps*) sont moins consommateurs de carburant que les moteurs des générations précédentes.

II. Intégration de l'essence sans plomb pour les pêcheurs dans le FRPH et le FPPH

À l'heure actuelle, seul le gazole pour les pêcheurs est éligible au mécanisme du fonds de régulation des prix des hydrocarbures (*FRPH*). Pour sa part, le dispositif actuel de soutien au carburant essence consiste pour le pêcheur à payer l'essence sans plomb à la pompe au prix public, soit 128 F CFP/litre² et se faire rembourser, sur présentation de la facture, par la Direction des ressources marines et minières (*DRMM*) à hauteur de 13 F CFP/litre. Le litre d'essence sans plomb revient au final à 115 F CFP/litre, prix identique à celui appliqué actuellement aux perliculteurs.

À titre de comparaison, le montant du tarif fixé pour le gazole destiné aux navires de pêche est de 40 F CFP/litre.

Outre la différence de traitement existant avec le gazole, force est de reconnaître que la procédure administrative de l'essence sans plomb s'avère relativement lourde à gérer mais surtout, qu'elle affecte directement la trésorerie des pêcheurs qui doivent faire l'avance de ces frais de carburant. Seuls 35 pêcheurs utilisant l'essence sans plomb font actuellement la démarche de remboursement auprès de la DRMM.

Par conséquent, il est proposé d'opter pour une aide directe du Pays en intégrant les « *essences à teneur en plomb inférieure à 0,013 g/litre relevant de la codification douanière 2710.12.23, destinées à l'alimentation des moteurs des navires de pêche battant pavillon français, muni d'un permis de navigation en cours de validité, dont l'armateur est titulaire d'une licence de pêche professionnelle* » à la liste des produits soutenus par le FRPH.

¹ Dispositif instauré par délibération n° 2000-65 APF du 8-6-2000 et appelé à être abrogé par la loi du pays relative aux aides à la pêche (*Texte adopté n° 2017-24 LP/APF du 22-8-2017*)

² Tarif applicable au 1-9-2017 fixé par arrêté n° 1497 CM du 31-8-2017

Ce soutien sera prolongé par une prise en charge des frais d'acheminement et de commercialisation dans les îles éloignées par le Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures (FPPH), de sorte que les coûts d'exploitation soient réduits pour les opérateurs.

Cette mesure vient donc en complément des divers dispositifs de soutien à la pêche prévus par la loi du pays adoptée le 22 août 2017 (*Texte adopté n° 2017-24 LP/APF*). Présentant des avantages directs en termes environnementaux et de sécurité³, la présente aide au carburant pourrait inciter à la reconversion d'une partie de la flotte diesel vers l'essence.

Comme l'a souligné le Conseil économique, social et culturel dans son avis n° 88-2017 du 3 août 2017, le présent texte concourt au mouvement de simplification des procédures administratives en faveur des opérateurs économiques. Il contribue en outre à alléger les contraintes qui peuvent peser sur leur trésorerie.

Compte tenu du faible prix de revient constaté ces dernières années et d'un prix réglementaire fixé à 115 F CFP/litre, le montant de stabilisation unitaire de l'essence sans plomb peut raisonnablement être estimé à + 35 F CFP/litre⁴. Sur la base des prévisions annuelles de consommation, estimées à 400 000 litres/an selon la DRMM, l'impact sur le FRPH se traduirait donc par un gain annuel de 14 millions de F CFP. Ce gain dépendra de l'évolution des cours du baril du pétrole qui étaient à un niveau relativement bas en 2016 mais une vigilance reste de vigueur sur l'évolution des cours mondiaux dont les fluctuations restent incertaines.

L'impact de la prise en charge par le FPPH est, quant à lui, estimé à environ 2 millions de F CFP par an selon les données de la DRMM pour 2016.

La subvention du Pays accordée à la DRMM pour le dispositif de remboursement du carburant essence est de 10 millions de F CFP par an. La suppression de cette subvention se traduirait donc par une dépense moindre au budget général du Pays mais également par une recette moindre puisque les droits et taxes se rattachant à ce carburant ne seront plus perçus.

III. Modification de la fiscalité applicable à l'essence sans plomb destinée aux pêcheurs

Par délibération n° 2005-41 APF du 4 février 2005, l'assemblée de la Polynésie française a créé, dans le tarif des douanes, une nomenclature tarifaire spécifique (2710.12.22) pour identifier l'essence sans plomb destinée à l'alimentation des moteurs des navires titulaires d'une carte de pêcheur lagonaire ou d'une licence de pêche professionnelle.

L'objectif était uniquement statistique car, sur le plan fiscal, les droits et taxes exigibles sont ceux liquidés sur l'essence sans plomb de droit commun, actuellement soumise à la fiscalité suivante :

- Taxe spéciale de consommation sur les hydrocarbures : 39 F CFP/litre ;
- Taxe de péréquation sur les hydrocarbures : 10,50 F CFP/litre ;
- Taxe de péage : 1,25 % de la valeur CAF ;
- Taxe spécifique exceptionnelle : 7 F CFP/litre ;
- Taxe spéciale spécifique de consommation : 4 F CFP/litre ;
- Taxe de statistique : 50 F CFP/tonne métrique ;
- Taxe de solidarité pour les personnes âgées et les handicapés : 4 F CFP/litre ;
- Participation informatique douanière : 85 F CFP/article déclaré.

Comme rappelé ci-dessus, le dispositif de soutien s'opère après dédouanement sur présentation des justificatifs de consommation par les pêcheurs titulaires d'une licence de pêche professionnelle auprès de la DRMM.

L'intégration de l'essence sans plomb « pêcheurs » dans le dispositif FRPH se traduit concrètement par la possibilité pour les pêcheurs de s'avitailer directement à la pompe au prix de l'essence « perliculteurs ». Sa mise en œuvre nécessite dans le même temps une modification de la fiscalité de droit commun à laquelle est

³ Les moteurs diesels permettent aux pêcheurs d'effectuer de plus grandes distances, voire de dépasser les limites de navigation prévues par leur titre de conduite. Ils peuvent ainsi d'aller jusqu'à Mehetia au départ des Îles-du-Vent ou Mopelia au départ des Îles-sous-le-Vent.

⁴ À titre de comparaison, l'arrêté n° 1496 CM du 31-8-2017 fixe le montant de stabilisation de l'essence destinée aux entreprises perlicoles agréées (2710.12.23) à + 32,523 F CFP/litre pour le mois de septembre 2017

actuellement assujetti ce produit, en l'exonérant de la taxe spéciale de consommation sur les hydrocarbures (39 F CFP/litre), la taxe spécifique exceptionnelle (7 F CFP/litre) et la taxe spéciale spécifique de consommation (4 F CFP/litre).

Pour ce faire, la loi du pays n° 2012-31 du 10 décembre 2012 qui liste notamment les différents régimes de détaxe en carburants existants à l'importation doit être modifiée. Plus précisément, un nouvel article LP 5-1 est créé pour instituer un régime fiscal privilégié à l'importation.

Consécutivement à cette création, il convient de prévoir les adaptations nécessaires dans la nomenclature du tarif des douanes, le code des douanes et dans le code des impôts.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixera les conditions d'utilisation et de livraison de ce produit.

Travaux de la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique du 26 septembre 2017

Les débats en commission législative ont principalement porté sur les moyens de contrôle mis en œuvre par le Pays pour vérifier l'utilisation du carburant subventionné, celui-ci devant être strictement consacré à la pêche.

À ce titre, plusieurs pistes ont été envisagées :

- la coloration du carburant détaxé, ce qui permettrait aux autorités de verbaliser les pêcheurs en cas d'utilisation frauduleuse (*transport de personnes par exemple*) ;
- l'aménagement de cuves de stockage dédiées chez les distributeurs à la pompe, bien que cela puisse ne pas être faisable financièrement, notamment pour les stations-services des îles autres que Tahiti ;
- l'augmentation du nombre d'agents contrôleurs ;
- l'équipement des embarcations de pêche en balises permettant de mesurer les distances parcourues, sachant que de telles balises équipent déjà les thoniers et que des financements ont été prévus à cet effet au titre du Contrat de Projets 2015-2020.

Il a été fait remarquer en outre que, bien qu'il intervienne à un intervalle proche des prochaines échéances électorales territoriales, le présent texte est en préparation depuis longtemps dans les services concernés et qu'il n'a pour objet que de simplifier un dispositif d'aide déjà existant ; cette simplification résultant d'ailleurs d'une demande forte des professionnels de la pêche.

* * * * *

À l'issue des débats, le projet de loi du pays intégrant l'essence sans plomb pour pêcheurs professionnels dans le Fonds de régulation des prix des hydrocarbures et le Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures et modifiant la fiscalité à l'importation de certains hydrocarbures a recueilli un vote favorable des membres de la commission.

En conséquence, la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de loi du pays ci-joint.

LES RAPPORTEURES

Armelle MERCERON

Virginie BRUANT