

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 novembre 2009

**LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Seconde partie)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II - 258

présenté par
Mme Taubira, MM. Goua et Launay

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant :

Après l'article 265 C du code des douanes, il est inséré un article 265 D ainsi rédigé :

« *Art. 265 D.* – À compter du 1^{er} janvier 2010, les tarifs des produits mentionnés au tableau B du 1. de l'article 265 sont majorés de 0,2 %.

« Le produit de cette majoration est affecté à la région Guyane. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet d'accroître les recettes de la région Guyane. Cet accroissement de recettes vise à permettre une baisse de recettes de la TSC (taxe spéciale sur la consommation de carburant, correspondant Outre mer à la TIC nationale).

À cette fin, il est proposé d'augmenter de 0,2 % la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers, dont les tarifs sont fixés à l'article 265 du code des douanes.

Le produit de cette majoration s'élèverait à 50 millions d'euros. Cette recette est calculée sur la base de la consommation d'essence sans plomb et de gazole en 2008 (source rapport Commission Durieux 2008) à raison de 130 millions d'hl pour le supercarburant et de 382 millions d'hl pour le gazole, à laquelle serait imputée une majoration de 0,2% par litre du taux annuel de la TIPP.

Il ne s'agit donc pas d'une taxe nouvelle, mais d'une majoration de taxe, à peu près dans les proportions d'augmentation annuelle (exemple : le taux de TIC 2008 se situait à un niveau de

rapport de 60,62 €/hl et de 60,69 pour 2009), la hausse ici requise ferait passer le rapport par hl de 60,62 € à 60,72 €, soit pour le consommateur de supercarburant, une augmentation du prix de 10 cts d'un centime d'€ au litre. Pour le gazole, l'augmentation requise ferait passer le rapport de 42,79 € par hl à 42,87, contre une augmentation annuelle de 42,79 en 2008 à 42,84 en 2009, soit pour le consommateur de gazole, une solidarité équivalant à 8 cts d'un centime d'€ au litre.

Les conditions d'approvisionnement en carburants, contraintes, sont celles d'une situation de monopole à tous les échelons de la chaîne d'approvisionnement : achat, fret, raffinage, stockage. Pour faire face à ces situations de monopole, les prix des carburants sont administrés par dérogation, instaurée en 1988, au principe de la liberté des prix. S'y ajoute l'obligation depuis janvier 2005, de fournir des carburants aux normes européennes, ce qui interdit (effectivement à partir de janvier 2007) l'approvisionnement dans le bassin géographique (Surinam, Trinidad and Tobago, Brésil, Venezuela), malgré les préconisations du Grenelle de l'environnement .quant à la réduction des trajets de marchandises.

Les mouvements sociaux de 2008 en Guyane et à la Réunion, et de 2009 en Martinique et en Guadeloupe, ont eu pour point de départ le constat de non-répercussion de baisse des prix à la pompe, concomitamment avec la baisse du prix du Brent. Ce prix de référence est passé de 133,19 \$ le baril en juillet 2008 à 40,08 \$ en décembre 2008 (source DIREM) soit un tiers moins cher ; dans le même temps, le prix du carburant en Guyane poursuivait inexorablement ses hausses pour se situer à 1,77 €/L pour l'essence sans plomb (soit 6 cts plus cher que dans l'Hexagone) et 1,55 €/L de gazole (soit 44 cts plus cher que la moyenne des prix nationaux).

Le présent amendement vise à faire appliquer une répartition sur l'ensemble des consommateurs de supercarburant et de gazole, dans les proportions indiquées par les effectifs respectifs de population et les volumes de consommation annuels : soit sur un référentiel de population de 62 millions 106 mille habitants pour 221 mille cinq cents habitants en Guyane, sur une consommation de 15 millions 333 000 m³ contre 31 516 m³ pour le supercarburant, et sur une consommation de 39 millions 4 mille m³ contre 67 mille 359 m³ pour la consommation de gazole. Soit, toutes choses égales par ailleurs, une répartition proportionnelle de l'effort sur 280 usagers pour un, afin de le rendre indolore. Étant signalé que les consommateurs de carburants routiers sont pénalisés par l'absence de choix, au regard de l'état très insuffisant du réseau de transport en commun et du réseau routier.

Malgré les conclusions et préconisations des rapports Bolliet (Inspection générale des finances), Le Guen-Cahuzac-Ollier (mission parlementaire mixte Commissions des AEET et des Finances), Doligé (Sénat) et de l'Autorité de la concurrence, le gouvernement n'a pas mis fin à ses libéralités à l'égard des pétroliers actionnaires de l'unique société d'approvisionnement et de raffinage (la SARA, dont 50% du capital détenus par TOTAL) qui continue à distribuer des dividendes y compris durant les exercices de forts investissements, ce que permet le droit octroyé par décret de répercuter toutes dépenses sur le prix de vente. Des surcoûts indus ont été signalés : trading, opérations de navires (prestations non fournies), hausse régulière des frais de transport malgré des contrats à long terme, traitement des huiles usagées (non effectué), gestion des stocks stratégiques (non respectés). Le gouvernement en a pris acte par la voix de la secrétaire d'État à l'Outre mer, mais n'a pris aucune disposition de réparation. Les ministres d'État du développement durable et de la Justice en ont été avisés, sans retour à ce jour. Ces surcoûts induits par le modèle économique de fixation du prix réglementé ont été estimés à 100 M€ par an.

Par contre le gouvernement a publié début juillet un décret d'avances de 44 M€ au bénéfice de la SARA en compensation du manque à percevoir induit par le blocage des prix,

unilatéralement décidé par l'Etat, suite aux mouvements sociaux. Mettant fin au blocage des prix, début octobre 2009 le décret préfectoral a imputé une hausse de 6 cts au prix de vente maximum (celui pratiqué par tous les distributeurs).

Les options ouvertes sont : pour une part, une dérogation aux normes européennes, permettant un approvisionnement à moindre coût dans le bassin régional (proposition n°25 du rapport Doligé). Les conséquences devront en être assumées au regard des engagements du Grenelle de l'environnement. Le gouvernement a procédé, via le Secrétariat d'État à l'outre mer, à cette demande de dérogation auprès de la Commission Européenne, et laisse entendre qu'elle pourrait être acquise. Pour une autre part, il s'agirait d'examiner les compensations possibles aux contraintes que l'État laisse peser sur les consommateurs et entreprises. Cette compensation, provisoire en tout état de cause, servirait à faire la soudure jusqu'à l'autorisation de dérogation aux normes européennes ou jusqu'à l'alignement des carburants régionaux aux normes européennes, estimé pour un délai de 2 à 3 ans.

C'est l'objet et c'est l'intention du présent amendement.

La situation de la Collectivité récipiendaire de cette ressource se caractérise par l'obligation de faire face à des besoins considérables en matière d'équipements structurants et d'infrastructures publiques, eu égard à la proportion (60%) de population âgée de moins de 20 ans (exemple, la Guyane est le seul territoire de la République où il se construit 3 lycées par an et 1 collège tous les ans) ; un manque à percevoir de TSC dû à l'assiette utilisée par l'État pour la structure des prix (PNI : prix normal d'importation au lieu de la Valeur déclarée en douanes) ; une recette assise sur le volume, non sur le prix, et qui se trouve affectée par l'élasticité de la demande par rapport aux variations de prix ; une perception pour le compte des communes de Guyane, pénalisées par le dispositif de péréquation des collectivités (notamment les communes de plus de 10 000 habitants) et par la dotation d'aménagement, dont la réforme de 2005 a plafonné la part superficielle.