

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2014

PLF POUR 2015 - (N° 2234)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-536

présenté par

Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Sas, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin,
Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, Mme Duflot, M. François-
Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili et M. Roumegas

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8 , insérer l'article suivant:**

« Le c du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette exonération ne s'applique pas aux navires pratiquant l'art traînant de plus de 12 mètres et ceux pratiquant l'art dormant de plus de 16 mètres, sauf pour les navires avec armateurs embarqués ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à supprimer, pour les flottilles pratiquant la pêche industrielle, la possibilité d'être exonéré de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) utilisés par les navires de pêche.

Comme le souligne le rapport de la Cour des Comptes sur les aides de l'État à la pêche (exercice 2000/2009), le secteur de la pêche se heurte de plein fouet aux problématiques écologiques. Les aides à la pêche ont contribué à une pression excessive sur les stocks de poissons, conduisant à leur raréfaction et menaçant par-là l'avenir même du secteur.

La consommation de gazole constitue une composante majeure de l'empreinte écologique de la pêche. On constate ainsi une dépense de gazole va de 0,15 l/kg pour les petits navires aux arts dormants à 2,5 l/kg pour les navires aux arts traînants de plus de 12 mètres.

Depuis des décennies, les pouvoirs publics ont œuvré à la compensation des prix du gazole. Toutefois la Cour des comptes note que ces aides « n'ont pas seulement réduit ou anéanti

l'incitation à limiter les émissions », elles ont aussi empêché que l'activité soit réorientée vers les pêches les moins consommatrices. Ce constat amène la Cour des Comptes à conclure que « les aides visant à maintenir le coût du gazole faible envoient vers les acteurs économiques une incitation exactement inverse de celle dont ils auraient besoin, en subventionnant l'émission de carbone au lieu de la taxer. »

Parmi la multitude d'aides apportées au secteur de la pêche, l'exonération de la TICPE (ex-TIPP) utilisés par les navires de pêche est donc particulièrement problématique. Comme le note le rapport Sainteny de 2012 sur les aides dommageables à la biodiversité (p.57), celle-ci « mérite une attention particulière pour plusieurs raisons :

- elle constitue le poste de dépense publique le plus important dans le secteur de la pêche ;
- elle contribue à la hausse de l'autonomie des bateaux et potentiellement à l'accroissement des captures ;
- elle favorise les modes de pêche les moins protecteurs des fonds marins, tels les chalutiers qui consomment nettement plus de carburant par poisson pêché que les autres modes. Toute diminution ou tout plafonnement de l'exonération de [TICPE] désavantagerait moins les fileyeurs et caseyeurs que les chalutiers. Inversement, toute aide à la reconversion des chalutiers en fileyeurs ou caseyeurs serait bénéfique à la fois en termes de biodiversité et de CO₂ ;
- elle favorise la consommation d'énergie fossile, les émissions de CO₂ et autres polluants atmosphériques dommageables à la biodiversité. »

A la lumière de la classification par l'Ifremer des navires de pêches français en quatre groupes de flottilles caractérisés par différents niveaux de dépendance énergétique^[1], il est proposé que la suppression de l'exonération de la TICPE ne soit effective que pour les navires pratiquant l'art trainant de plus de 12 mètres, ainsi que pour les navires pratiquant l'art dormant de plus de 16 mètres. En raison de leurs importantes consommations de carburant, ceux-ci constituent en effet les principaux contributeurs aux émissions de dioxyde de carbone dans le secteur de la pêche. Du fait de leur autonomie, ceux-ci possèdent de plus une responsabilité accrue dans l'épuisement des stocks halieutiques et dans la perte de biodiversité qui en résulte. Enfin, la part des subventions sur les recettes totales étant plus importante dans les pêcheries à capital intensif (chalutiers hauturiers et thonier senneurs notamment)^[2], ces types de pêche sont les plus à même de supporter la nécessaire diminution des aides apportées aux pratiques de pêches non soutenables, sur le plan économique comme environnemental.

A contrario, la petite pêche, la conchyliculture et la pêche côtière rassemblent à elles seules près de 80 % des emplois du secteur^[3]. Elles connaissent toutefois des destructions d'emplois importantes et il convient par conséquent de garantir un soutien public de ces filières. Le présent amendement vise donc à réserver l'exonération de la TICPE à ces activités. Afin d'assurer le maintien d'une pêche hauturière artisanale, les navires de moins de 24 mètres avec armateur embarqué doivent également pouvoir bénéficier de cette exonération.

^[1] Le secteur français des pêches maritimes face à l'augmentation du prix du gazoil - Note de synthèse (P.6) ; IFREMER, Système d'Informations Halieutiques.

[2] Résultats technico-économiques des pêches maritimes ; ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE
[http ://www.fao.org/docrep/005/y2786f/y2786f05.htm](http://www.fao.org/docrep/005/y2786f/y2786f05.htm)

[3] [http ://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Chiffres_cle_peche.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Chiffres_cle_peche.pdf)