



ANALYSE DU MÉCANISME DE LA CHAÎNE DE CONSTITUTION DES PRIX EN OUTRE-MER

Rapport final



7 octobre 2024

SOMMAIRE

1- Contexte et enjeux d'une « réforme » de l'octroi de mer	5
1.1- UN DISPOSITIF LONGTEMPS MAL PERCU PAR L'UE	5
1.2- DEPUIS 2019, UN DISPOSITIF DECRIE PAR L'ETAT	5
1.3- FINALEMENT, UNE REFORME EN PROFONDEUR ANNONCEE PAR L'ETAT EN 2023	6
1.4- DES COLLECTIVITES ET DES ACTEURS DOMIENS EN ALERTE	7
2- Etat des lieux des connaissances sur la formation des prix en outre-mer	8
2.1- ELEMENTS DE CONTEXTE ULTRAMARIN AU REGARD DES PRIX	8
A- Des écarts de prix très importants avec l'Hexagone	8
B- Qui contrastent avec une politique fiscale d'octroi de mer relativement modérée	8
2.2- DES EVALUATIONS S'APPUYANT SUR DES METHODES TRES DIFFERENTES MAIS QUI, IN FINE, CONVERGENT	9
A- Lecture croisée des études sélectionnées	11
B- Synthèse des facteurs de vie chère identifiés	16
B1- L'ultra périphéricité comme facteur « légitime » de la vie chère	16
B2- Un accès très différencié à la consommation du fait de la disparité de revenus	16
B3- Le fonctionnement de l'octroi de mer amplifie son impact sur les prix comme la perception qu'en ont les consommateurs	17
3- Étapes de la formation du prix d'un bien importé	19
3.1- DÉCOMPOSITION DU PRIX ET SOURCES MOBILISÉES	19
A- Le prix CIF (base fiscale de l'OME)	19
B- Le prix d'achat de l'importateur et le fret	22
C- L'octroi de mer	23
D- Les frais à l'arrivée	23
E- Le prix de revient de l'importateur	24
E- Le prix d'achat HT du distributeur	25
F- Le prix de vente TTC du distributeur au consommateur	26
3.2- ILLUSTRATION DES ÉTAPES DE LA FORMATION DU PRIX A L'IMPORTATION	27
4- Résultats et enseignements	28
4.1- IMPACT DU FRET ET DE L'OCTROI DE MER SUR LE PRIX DE REVIENT	28
4.2- IMPACT DE L'OCTROI DE MER SUR LE PRIX DE VENTE DANS LE DISPOSITIF ACTUEL	30
4.3- SYNTHÈSE DES FACTEURS DE RENCHÉRISSEMENT DES PRIX DANS LE DISPOSITIF ACTUEL ET PISTES D'OPTIMISATION	33
5- Simulation du fonctionnement d'un régime de déductibilité de l'OME	34
6- Conditions et faisabilité juridiques de la mise en place d'un régime de déductibilité de l'OM	37
6.1- UN DROIT INCOMPLET ET LIMITÉ À LA PRODUCTION LOCALE	37
A- Limites actuelles du droit à déduction en matière d'octroi de mer	37
B- Conditions de mise en place d'un mécanisme de déduction effectif pour la production locale (avec remboursement de l'OME supporté)	38
6.2- CONDITIONS DE LA MISE EN PLACE D'UN MÉCANISME DE DÉDUCTION DE L'OCTROI DE MER EXTERNE (OME) ÉTENDU À L'IMPORTATION DE BIENS FINIS	39
A- Modifier plusieurs articles de la loi OM	40
B- Modifier l'article de la loi OM portant sur la TVA	41
6.3- CONTRAINTES LIÉES A LA MISE EN PLACE DU DROIT À DÉDUCTION EN MATIÈRE D'OCTROI DE MER	41
A- Le nombre important de taux/tarifs d'octroi de mer	42
B- La corrélation entre les tarifs d'octroi de mer et la nomenclature douanière	42
C- Le paramétrage des outils informatiques	43
D- La compétence de la douane	43
6.7- CONCLUSIONS SUR LA FAISABILITÉ D'UN DROIT À DÉDUCTION DE L'OCTROI DE MER	44
7- Synthèse et conclusions	45

ANNEXES	47
ANNEXE 1- RAPPEL DES HYPOTHESES DE TRAVAIL	48
<i>Taux de fret</i>	48
<i>Frais à l'arrivée</i>	48
<i>Taux de marge</i>	48
<i>Taux d'OME dans un fonctionnement « type TVA » et à recette constante</i>	48
ANNEXE 2- FICHES DÉTAILLÉES PAR TERRITOIRE ET PAR PRODUIT	49
(Cf fichiers joints)	

1- CONTEXTE ET ENJEUX D'UNE « REFORME » DE L'OCTROI DE MER

1.1- UN DISPOSITIF LONGTEMPS MAL PERCU PAR L'UE

Jusqu'en 2015, l'UE observe le dispositif de différentiel d'octroi de mer de manière critique, préjugant de possibles distorsions aux règles du libre-échange.

Toutefois, en particulier grâce à l'arrêt dit « Mayotte »¹, la portée de l'article 349 du TFUE comme base juridique a été significativement renforcée en 2015 puisqu'elle habilite le Conseil à arrêter des mesures spécifiques visant à fixer les conditions de l'application à ces régions, non seulement des dispositions des traités, mais également de celles du droit dérivé (point 79 de l'arrêt). De plus, l'arrêt ne restreint pas le pouvoir décisionnel du Conseil à une catégorie particulière de mesures (point 81 de l'arrêt), les traités ne fixant pas une liste exhaustive des types de mesures susceptibles d'être adoptées sur son fondement (point 82 de l'arrêt).

1.2- DEPUIS 2019, UN DISPOSITIF DECREÉE PAR L'ÉTAT

Après que les débats ont été apaisés avec l'UE, c'est l'État français qui lance, à partir de 2019, nombre de réflexions sur l'octroi de mer ; réflexions dont les objectifs et les contenus sont parfois obscures, voire « secrets ».

On citera notamment les rapports suivants :

- Juin 2019 : Rapport de l'Inspection générale des finances (lettre de mission du ministre de l'Économie et des finances, du ministre de l'Action et des Comptes Publics et de la ministre des Outre-mer - ce rapport n'a pas été diffusé)
- Juillet 2019 : Rapport de l'Autorité de la concurrence (Avis n° 19-A-12 concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer)
- Octobre 2019 : Rapport de la commission nationale d'évaluation des politiques de l'état outre-mer (CNEPEOM) (rapport biennal 2018-2019)
- Mars 2020 : Rapport de la FERDI (Impact économique de l'octroi de mer dans les Départements d'Outre-mer français)
- Mars 2024 : Rapport de la Cour des comptes (*L'octroi de mer : une taxe à la croisée des chemins exercices 2022 et précédents*)

Ces rapports visent à démontrer que l'octroi de mer est :

- complexe,
- inefficent,
- responsable de la vie chère,
- in fine, le lecteur de ces rapports comprend, parfois en filigrane :
 - qu'il devrait être remplacé par une TVA nationale (un complément de TVA pour les DOM déjà soumis à une TVA positive)
 - que le budget des communes serait alors assuré par une dotation de l'État,
 - que le différentiel d'octroi de mer, outil majeur de soutien à l'économie productive, pourrait être remplacé par un système de subvention.

¹ Arrêt de la Cour (grande chambre) du 15 décembre 2015 « Recours en annulation – Règlement (UE) n° 1385/2013 – Directive 2013/62/UE – Directive 2013/64/UE – Base juridique – Article 349 TFUE – Régions ultrapériphériques de l'Union européenne – Modification du statut de Mayotte à l'égard de l'Union européenne ».

1.3- FINALEMENT, UNE RÉFORME EN PROFONDEUR ANNONCÉE PAR L'ÉTAT EN 2023

Le Comité interministériel des Outre-mer (CIOM) en date du mardi 18 juillet 2023 a annoncé que « l'octroi de mer, qui finance les collectivités locales ultramarines mais qui gonfle les prix, sera refondu ».

Si les contours de la réforme de la taxe ne sont pas précisément définis, l'État indique que les modalités « seront inscrites au plus tard dans le projet de loi de finances 2025 » ... « L'objectif est celui d'une réforme définitive totalement appliquée en 2027 » précise alors le ministre de l'Économie et des Finances, Bruno Le Maire.

Au cours du mois d'avril 2024, l'État lance un cycle de concertations avec les acteurs de chaque territoire. Une restitution de ces rencontres a été organisée, courant mai 2024, assortie d'un premier ensemble de suggestions concrètes de l'État quant à l'évolution du dispositif. A notre connaissance, pour l'heure, aucun texte formel n'a été soumis aux acteurs, toutefois quelques propositions ont été formulées oralement comme suit² :

- Suppression de l'octroi de mer sur les produits importés n'ayant aucun équivalent en production locale.
 - remplacement de cet octroi de mer par une « taxe à la consommation locale » qui est élargie aux services (soit au total près de 80 % de consommation locale),
 - les taux de cette nouvelle taxe sont fixés par les collectivités régionales,
 - la recette est perçue par la DGFIP mais ne remonte pas au niveau national,
 - elle vient abonder le budget des communes.
- Maintien de l'octroi de mer pour les produits importés correspondant à une production locale, ce qui revient de fait à maintenir le dispositif de différentiel :
 - la recette serait versée au budget des collectivités régionales. L'État garantissant une recette constante.

On notera :

- Qu'un tel dispositif n'est pas sans rappeler celui des îles Canaries où cohabitent :
 - IGIC (impôt général indirect canarien), taxe à la consommation équivalente à la TVA d'un montant de 7 %.
Toutefois, appliquée aux DOM actuellement soumis à une TVA nationale positive de 8,5 %, un tel taux additionnel porterait la taxe à 15,5 %.
 - AIEM (Arbitrio sobre Importaciones y Entregas de Mercancías en las Islas Canarias), taxe équivalente à l'octroi de mer externe qui ne frappe que les produits importés équivalents à ceux produits localement. Le différentiel n'excède pas 15 %.
Le différentiel peut atteindre 30 % dans les DOM.
- Que l'État reconnaît, au moins oralement, que l'octroi de mer n'est pas vraiment le seul facteur de la vie chère.
Dès lors, on peut s'interroger sur l'objectif réel de la « réforme » annoncée et, par voie de conséquence, sur ses impacts et bienfaits pour les populations domiennes.

² Dires d'acteurs

1.4- DES COLLECTIVITÉS ET DES ACTEURS DOMIENS EN ALERTE

Depuis l'annonce d'une « réforme en profondeur », les collectivités domiennes n'ont eu de cesse d'alerter l'État sur les risques encourus en termes :

- **D'autonomie fiscale locale**, enjeu qui engage :
 - le fonctionnement comme la capacité d'investissement des collectivités domiennes déjà extrêmement entravées par **des bases de fiscalité directe extrêmement limitées**, alors qu'elles assurent de fait un rôle d'amortisseur social essentiel dans des territoires frappés par :
 - **une grande pauvreté** :
« La grande pauvreté touche cinq à dix fois plus les départements d'outre-mer (DOM) que la métropole. Elle frappe plus de 10 % de la population guadeloupéenne, martiniquaise et réunionnaise et près de 30 % des Guyanais, contre 2 % des habitants de l'Hexagone. L'INSEE estime que trois quarts de la population mahoraise vit dans la grande pauvreté » (Source INSEE « La grande pauvreté bien plus fréquente et beaucoup plus intense dans les DOM », Insee Focus n° 270, 11 juillet 2022)
 - **un taux de chômage significativement plus élevé** que celui prévalant dans l'Hexagone :
« Le taux de chômage est supérieur à 12 % dans les départements d'outre-mer (DOM) » (Source INSEE : https://www.insee.fr/fr/outilinteractif/5367857/territoires/50_MTS/52_CHO)
 - la souplesse et l'adaptabilité de l'octroi de mer dont les taux sont examinés au cas par cas en fonction d'objectifs cohérents avec les contextes régionaux spécifiques.
- **De développement, voire de maintien d'une production locale**, enjeu qui engage notamment :
 - **la création de richesse et d'emploi** locaux :
 - les produits fabriqués localement occupent entre 49 et 55 % (40 % pour Mayotte)³ de part de marché par rapport à l'importation équivalente
 - les secteurs de production⁴ occupent directement environ 10 % de l'emploi régional de chaque DOM
 - **la valorisation des ressources locales**, notamment aux moyens de l'agro-transformation ou encore de la pharmacopée...
 - **la maîtrise de l'impact carbone** par une diminution de la dépendance aux importations.

L'annonce faite par les émissaires de l'État d'une première configuration concrète de cette réforme n'a pas vraiment rassuré les acteurs domiens. D'aucuns, en particulier à La Réunion, continuent de s'interroger sur l'intérêt d'un tel bouleversement au regard de l'argument premier de l'État d'une maîtrise de la vie chère. De multiples questions se posent :

« Quel seront les taux de cette taxe ? Est-ce qu'elle ne viendra pas augmenter le prix des services ? Sera-t-elle indolore pour le consommateur ? La grande distribution n'aura-t-elle pas intérêt à matraquer la production locale ? Quel investisseur prendrait le risque de se diversifier si l'industrie est figée dans le cadre d'une liste de produits ?... »

(Source : Extrait de presse - JIR du jeudi 24 mai 2024)

³ Moyenne annuelle depuis 2016 - Source APC sur la base des données transmises par l'administration des douanes

⁴ Au sens de la loi relative à l'octroi de mer

➤ Dans ce contexte tendu, l'Association des Maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF) et l'Association des Communes et Collectivités d'Outre-Mer (ACCD'OM) se mobilisent et engagent un travail visant à évaluer, le plus précisément possible, l'impact de l'octroi de mer sur la formation des prix en Outre-mer.

Une première étape de travail consiste à établir un état des lieux de différentes études, ou avis formulés à ce sujet. Ceci aux fins de poser un référentiel d'évaluation.

Une deuxième étape s'efforce de décomposer le prix d'un échantillon de produits importés dans les cinq DOM avec l'objectif de :

- mesurer l'impact de l'octroi de mer dans le cadre du fonctionnement du régime actuel dans lequel l'octroi de mer entre dans le calcul du prix de revient du produit,
- simuler cet impact dans le cadre d'un régime de déductibilité de l'octroi de mer (type « TVA »).

2- ÉTAT DES LIEUX DES CONNAISSANCES SUR LA FORMATION DES PRIX EN OUTRE-MER

2.1- ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ULTRAMARIN AU REGARD DES PRIX

A- Des écarts de prix très importants avec l'Hexagone

Les écarts de prix pratiqués entre l'Hexagone et les départements d'Outre-mer sont particulièrement marqués. Ils atteignent selon l'Insee (2020) :

- +16 % en Guadeloupe,
- +14 % en Guyane,
- +14 % en Martinique,
- +10 % à Mayotte,
- Et +9 % à La Réunion.

Les écarts de prix de l'alimentaire sont encore plus importants :

- +42 % entre la Guadeloupe,
- +39 % pour la Guyane,
- +40 % pour la Martinique,
- +30 % pour Mayotte,
- Et +37 % pour La Réunion.

B- Qui contrastent avec une politique fiscale d'octroi de mer relativement modérée

Pour autant, dans chaque DOM, force est de constater que la fiscalité portée par l'octroi de mer reste relativement modérée.

À l'importation :

DOM	Taux moyen pondéré d'octroi de mer à l'importation (tous produits)	Taux moyen pondéré d'octroi de mer à l'importation de produits alimentaires	
		Secteur primaire	Agro-alimentaire
Guadeloupe (2021)	10,9 %	10,4 %	16,3 %
Guyane (2022)	14,5 %	12,1 %	15,3 %
Martinique (2020)	11,7 %	11,3 %	15,5 %
Mayotte (2020)	14,9 %	15,1 %	15,6 %

DOM	Taux moyen pondéré d'octroi de mer à l'importation (tous produits)	Taux moyen pondéré d'octroi de mer à l'importation de produits alimentaires	
		Secteur primaire	Agro-alimentaire
La Réunion (2023)*	4 %*	-	-

Sources : Calculs APC partant des statistiques douanières et des tarifs d'octroi de mer respectifs

*Sauf pour La Réunion : taux moyen (pondéré ? uniquement importation ?) Source OPMR 2023.

À la production locale :

DOM	Taux moyen pondéré d'octroi de mer à la production locale assujettie
Guadeloupe (2022)	2,1 %
Guyane (2022)	7,1 % (essentiellement lié à la forte taxation appliquée à la production d'énergie électrique. : 17,5 %)
Martinique (2022)	1,9 %
Mayotte (2020)	2,5 %
La Réunion (2016)*	0,7 %* (2,5% selon l'OPMR mais il ne s'agit pas d'une moyenne pondérée)

Sources : Calculs APC partant des statistiques douanières et des tarifs d'octroi de mer respectifs

*Sauf pour La Réunion : taux moyen pondéré sur les produits de liste uniquement 2016 (source APC).

➤ **Ces taux, auxquels il convient d'ajouter ceux de la TVA pour la Guadeloupe, la Martinique et La Réunion (entre 2,1 et 8,5 % selon les produits), ne peuvent à eux seuls expliquer les écarts de prix constatés.**

2.2- DES ÉVALUATIONS S'APPUYANT SUR DES MÉTHODES TRÈS DIFFÉRENTES MAIS QUI, IN FINE, CONVERGENT

Diverses études ont été conduites concernant la question du **poids de l'octroi de mer dans le prix final** dont notamment⁵ :

- Le prix de revient du produit importé en Martinique.
Richard Crestor – ancien secrétaire général de l'AMPI Martinique – 2009
- Avis n°09-A-45 relatif aux mécanismes d'importation et de distribution des produits de grande consommation dans les départements d'Outre-mer.
Autorité de la Concurrence - 2009
- Évaluation de l'impact de l'octroi de mer dans les DOM.
Lengrand - 2012
- Assemblée nationale, Rapport n° 659.
MM. Mathieu HANOTIN et Jean Jacques VLODY - 2013
- Suppression du différentiel de taxation à l'octroi de mer en Guadeloupe.
Sébastien Mathouraparsad - Chercheur au CREDDI, membre de l'Atelier d'Analyse des économies d'Outre-mer - 2016
- Avis n° 19-A-12 concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer.
Autorité de la Concurrence - 2019
- Réflexions libres sur l'octroi de mer.
Universitaires Bruno Marques et Philippe Saint-Cyr – 2020 + Présentation PPT de M. Marques en 2023
- Impact économique de l'octroi de mer dans les Départements d'Outre-mer français.
FERDI - Anne-Marie Geourjon et Bertrand Laporte - 2020
- Analyse du dispositif d'octroi de mer.

⁵ Sélection d'études qui nous paraissent les plus argumentées.

Bureau d'études Mazars consulté par l'AMPI Martinique - 2020

→ **Comment réduire le coût de la vie en Martinique ?**

Bureau d'études DME consulté par la CCIM - 2023

→ **L'octroi de mer est le coupable idéal de la vie chère.**

François Hermet, maître de conférences en sciences économiques à l'Université de la Réunion et également membre de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR) - 2024

A- Lecture croisée des études sélectionnées

Intitulé	Auteur - Date	Objectif / Méthode	Appréciation de l'impact de l'OM sur la formation du prix	Observations APC
Le prix de revient du produit importé en Martinique	Richard Crestor – ancien secrétaire général de l'AMPI Martinique – 2009	<p>Objectif Calcul du prix de revient des produits importés.</p> <p>Méthode :</p> <p>Décomposition du prix de revient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prix d'achat - frais de fret "au départ" soumis à OM - prix CAF (Coût Assurance Fret) soumis à OM - taux d'OM sur le prix CAF - frais de fret "à l'arrivée" non soumis à OM 	<p>Une baisse du taux d'octroi de mer de X % entraîne une baisse du prix de revient toujours inférieure à ce X %.</p> <p>De plus, cette baisse de taux n'implique pas nécessairement une baisse des prix à la consommation puisque le produit importé n'est pas assujéti à l'octroi de mer à la vente : l'octroi de mer est payé à l'entrée de la marchandise et ne bénéficie pas du régime de déduction. Il s'agit donc d'un élément de charge d'exploitation qui entre dans le calcul du prix de revient du produit importé.</p> <p>En simulant la possibilité de déduction de la taxe payée à l'entrée de la taxe encaissée sur les ventes, la diminution du prix de vente serait mieux assurée. L'octroi de mer sort du prix de revient et devient une créance déductible. Pour un produit donné acheté à 1 € avec un taux de fret de 25 % et un coefficient multiplicateur de 1,35 du vendeur, le prix de revient baisse de 1,53 € à 1,26 €, le taux d'OM diminue de 22,5 % à 15,8 7% et le prix de vente baisse de 4,58 % et ceci à recette fiscale constante.</p>	<p>Ce n'est donc pas l'octroi de mer en tant que tel qui crée un effet inflationniste mais son fonctionnement qui "bloque" comptablement la taxe au moment de sa liquidation à l'entrée du territoire. L'octroi de mer disparaît ensuite de la comptabilité de l'importateur pour être totalement intégrée au prix d'achat. Il est ensuite :</p> <ul style="list-style-type: none"> * taxé de fait à la TVA (au mépris de l'article 45 de la loi) * margé au fur à mesure du circuit de distribution, sans que cette part margée ne soit restituée aux collectivités. <p>Enfinement :</p> <ul style="list-style-type: none"> * le consommateur paye plus cher * la collectivité ne reçoit pas le différentiel de recette payé par le consommateur <p>Sortir la taxe du revient et la rendre déductible permet de baisser la charge supplémentaire portée par le consommateur (du fait de la non-déductibilité actuelle) sans préjudice pour la recette.</p>
Avis n° 09-A-45 relatif aux mécanismes d'importation et de distribution des produits de grande consommation dans les départements d'outre-mer	Autorité de la concurrence - 2009	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Identifier les éléments principaux d'un constat : dysfonctionnement concurrentiel de la distribution des produits de consommation dans les DOM. * Pistes possibles pour améliorer le fonctionnement des marchés <p>Méthode :</p> <ul style="list-style-type: none"> * repérage statistique des niveaux des prix dans les DOM et de leurs écarts avec la métropole. * explications de ces différences : caractéristiques exogènes des économies domiennes (taille des marchés, géographie, fiscalité ...), fonctionnement de la distribution et de l'approvisionnement de ces économies. 	<p>Une analyse conjointe des taux d'octroi de mer et des charges de fret conduit à la conclusion que ces frais d'approche, et l'octroi de mer en particulier, ne suffisent pas à expliquer l'intégralité des écarts de prix (<i>avec l'Hexagone</i>) observés.</p> <p>Sur un échantillon des produits « importés », les taux médians d'octroi de mer et d'octroi de mer régional sont en effet de 17,5 % pour la Guadeloupe, 22,5 % en Martinique, 20 % en Guyane et 18 % à La Réunion. Pour que l'octroi de mer et le fret expliquent conjointement et à eux seuls l'intégralité des écarts observés, le fret devrait représenter 46 % du prix de l'industriel en Guadeloupe, 33% en Martinique, 52 % en Guyane et 38 % à La Réunion. Or, les charges de fret sont, pour la plupart des produits, largement inférieures à ces niveaux (entre 5 à 15 % du prix de vente au consommateur).</p> <p>Il convient donc de rechercher au travers d'autres éléments structurels ou comportementaux, l'explication de la majeure partie des écarts de prix observés :</p> <ul style="list-style-type: none"> * la structure de ces marchés : niveaux de concentration relativement élevés de la grande distribution, barrières à l'entrée encore plus élevées qu'en métropole... * les comportements des opérateurs : faible rôle joué par les produits sous marques de distributeur et les « premiers prix », niveau et prise en compte par les distributeurs des marges arrière... * le niveau de leurs marges : des marges commerciales relativement fréquemment supérieures à 40 %, pour certaines catégories de produits... 	<p>On s'étonne de l'évolution de l'avis de l'ADC qui 10 ans plus tard (Cf. ci-après) vilipende l'octroi de mer.</p>

Intitulé	Auteur - Date	Objectif / Méthode	Appréciation de l'impact de l'OM sur la formation du prix	Observations APC
Evaluation de l'impact de l'octroi de mer dans les DOM	Lengrand - 2012	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Démontrer l'effet positif du différentiel de taxation sur la production locale, tout en garantissant que ce différentiel ne s'inscrit pas dans une logique protectionniste <p>Méthode :</p> <ul style="list-style-type: none"> * analyse de l'impact socio-économique du dispositif de différentiel de taxation dans les DOM * identification des pistes permettant de justifier du respect des conditions posées par le régime d'aides d'État à finalité régionale encadrant l'octroi de mer, en particulier l'absence de risques de surcompensation 	<p>Le PIB en valeur, dans les DOM, tend à augmenter significativement sur la période qu'il étudie (2005-2011), entre 2,3 % et 5,2 % selon les territoires, alors même que le produit de l'octroi de mer diminue entre - 0,8 % et + 3,3 % du PIB au cours de la même période. L'octroi de mer n'a donc pas un rôle majeur dans la hausse des prix.</p> <p>En moyenne, les frais de commercialisation et marges sur les biens de consommation représentent 41,5 % du prix de vente au consommateur final du produit importé et 33,1 % du prix de vente du produit local.</p>	Ici aussi, c'est le niveau des marges et des frais de commercialisation (surtout en cas de circuit long) qui est considéré comme principal facteur de vie cher.
Assemblée nationale, Rapport n° 659	MM. Mathieu HANOTIN et Jean Jacques VLODY - 2013	<p>Objectif :</p> <p>Constituer un point d'appui pour la France lors des négociations entre le Gouvernement et la Commission européenne sur l'avenir du dispositif en 2014.</p>	<p>Un impôt n'est jamais neutre et il influence toujours le niveau des prix, au moins à la marge. Mais, dans le cas de l'octroi de mer, son incidence sur les prix reste limitée. Tout d'abord, il ne faut pas l'oublier, il existe beaucoup de produits taxés à taux 0. Dans ce cas-là, l'impôt est donc neutre.</p> <p>D'autre part, il faut bien voir aussi que l'octroi de mer fait partie des coûts fixes des entreprises. Or, tous les coûts fixes ne sont pas répercutés dans les prix. Tel est le cas, par exemple, pour les assurances de l'entreprise, les amortissements, certains impôts, etc. Ces coûts fixes sont pris en charge, au niveau de la comptabilité des entreprises, et spécialement du compte d'exploitation, par l'agrégat comptable appelé « excédent brut d'exploitation ». Ce dernier ne résulte pas seulement des recettes de vente, et donc des prix, mais aussi des subventions reçues, des exonérations ou des diminutions de charges, des reports, etc. Par conséquent, la part des coûts fixes répercutée dans les prix n'est pas inflationniste car elle reste limitée ; Et, a fortiori, l'octroi de mer n'est pas d'avantage inflationniste car il ne représente qu'une toute petite part des coûts fixes répercutés. En fait, l'essentiel du montant du prix, à la vente, est lié à la marge des intermédiaires.</p> <p>Si l'on créait, à la place de l'octroi de mer, un impôt calculé sur le prix de vente, type TVA, comme on le propose parfois, ce dernier aurait un effet beaucoup plus inflationniste que l'octroi de mer. En effet, cet impôt viendrait s'ajouter in fine à un cycle complet de marges de distribution et, du fait du calcul statistique en fréquences cumulées, un impôt appliqué à l'issue de tout un cycle est plus élevé qu'un impôt appliqué au départ, sur les premières composantes du prix d'un produit. Transformer l'octroi de mer en une TVA régionale, ou en un impôt sur le prix de vente, serait donc de nature à contribuer davantage à la hausse des prix.</p>	idem
Suppression du différentiel de taxation à	Sébastien Mathouraparsad - Chercheur au	Appréciation de l'effet d'une diminution des taux appliqués sur les produits importés dont l'équivalent est produit localement	<p>En l'absence de différentiel, les dépenses des ménages augmentent mais au profit des importations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduction des salaires des employés du secteur industriel (-6,3% pour les qualifiés 	L'étude n'aborde pas l'impact de l'OM sur les prix mais démontre l'impact extrêmement négatif d'une

Intitulé	Auteur - Date	Objectif / Méthode	Appréciation de l'impact de l'OM sur la formation du prix	Observations APC
l'octroi de mer en Guadeloupe	CREDDI, membre de l'Atelier d'Analyse des économies d'Outre-mer - 2016		<p>et -2 % pour les non-qualifiés, la baisse des salaires non qualifiés étant limitée par le SMIC).</p> <p>- impossibilité de report des emplois du privé vers le public et augmentation du chômage chez les non-qualifiés (+3,2 %)</p> <p>- réduction des revenus des ménages (-2,6 %) et de l'investissement privé (-9,6 %)</p>	disparition du dispositif sur l'équilibre socio-économique.
Avis n° 19-A-12 concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer	Autorité de la concurrence - 2019	<p>L'Autorité de la concurrence s'est interrogée sur les points suivants :</p> <p>- les écarts de prix peuvent-ils s'expliquer par des marges particulièrement élevées à un niveau particulier de la chaîne de valeur ?</p> <p>- le dispositif de l'octroi de mer, qui est une particularité de la fiscalité ultramarine, peut-il être amélioré ?</p> <p>- le degré actuel de concentration dans la distribution de détail appelle-t-il un renforcement des mécanismes de correction disponibles ?</p> <p>- le bouclier qualité prix a-t-il rempli ses objectifs et doit-il évoluer ?</p> <p>- la réforme des droits exclusifs d'importation s'est-elle avérée suffisante ?</p> <p>- les coûts liés au fret et aux services portuaires représentent-ils une partie importante de l'écart des prix ?</p> <p>- la production locale est-elle compétitive par rapport aux produits importés, et notamment par rapport aux produits dits « de dégagement » ?</p> <p>- des mesures pourraient-elles permettre au commerce en ligne de se développer et d'aider au désenclavement des DROM ?</p>	<p>À elles seules, les marges réalisées par certains distributeurs n'expliquent pas, en moyenne, l'essentiel des écarts de prix entre DROM et métropole. Parmi les différentes explications, le poids de l'éloignement dans la structure de coûts du commerce de détail. Les frais d'approche représentent 16 % du coût total moyen d'un distributeur. De même, le recours à des grossistes importateurs renchérit de plusieurs points de pourcentage le coût total d'un distributeur. Les frais d'approche et le recours à des grossistes importateurs, répercutés par les distributeurs dans le prix final au consommateur, expliquent donc en moyenne une grande partie des écarts de prix avec la métropole. De manière générale, les coûts de transport maritime représentent une part limitée du coût d'achat des produits importés (moins de 5 % en moyenne en ne considérant que la partie « fret » et en excluant les coûts de carburant et de manutention que les compagnies maritimes subissent et répercutent sur leurs clients). Ces dernières années, ces coûts ont eu tendance à augmenter, non pas en raison du coût du fret, qui est resté globalement stable, mais en raison notamment des coûts de manutention et de carburant. ET PLUS LOIN...On peut considérer que dans la mesure où l'objectif des différentiels d'octroi de mer est de favoriser la consommation des produits locaux par rapport à celle des produits importés, sa participation à la cherté de la vie en est renforcée. En effet, le coût de revient de la production locale étant potentiellement supérieur à celui des produits importés substituables, coûts d'approche compris, le régime de l'octroi de mer a pour conséquence de renchérir le panier de consommation en rapprochant le prix des produits importés de celui des produits locaux, voir à soustraire ces derniers à une pression concurrentielle.</p> <p>Au total, l'octroi de mer est de nature à renchérir les prix à la consommation. Il pèse sur les gains de productivité dans les secteurs historiques, et sur l'investissement et l'emploi dans les nouveaux secteurs. Plus généralement, il ralentit, par son poids et sa complexité, l'adaptation du système productif ultramarin. Enfin, par son poids dans les ressources des collectivités territoriales, il incite ces dernières à rechercher des hausses des importations taxables plutôt que de favoriser le développement de l'activité locale.</p>	Rapport contradictoire avec celui de 2009. Les arguments sont confus, souvent incompréhensibles.
Réflexions libres sur l'octroi de mer	Universitaires Bruno Marques et Philippe Saint-Cyr - 2020 + Présentation PPT de M. Marques en 2023	Effets de l'octroi de Mer sur les prix Outil de développement et/ou de redistribution ?	<p>* L'effet du taux d'OM dépend du taux de marge.</p> <p>* Sur l'ensemble des prix des produits soumis à l'OM (produits localement ou importés) : impact de 4,5 % ; 6 % Max</p> <p>* Sur les biens importés : impact de 8,6 % ; 13 % Max</p> <p>* Éliminer l'OM sur un marché peu concurrentiel n'induit pas nécessairement d'effets de baisse des prix</p>	Nous n'avons pas eu accès à l'ouvrage (en rupture de stock). Le PPT est quelque peu difficile à lire, mais il dit bien que l'effet prix est à rechercher dans la pratique de marge et non dans l'OM.

Intitulé	Auteur - Date	Objectif / Méthode	Appréciation de l'impact de l'OM sur la formation du prix	Observations APC
Impact économique de l'octroi de mer dans les Départements d'Outre-mer français	FERDI - Anne-Marie Geourjon et Bertrand Laporte - 2020	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Évaluation d'une suppression de l'OM et de son remplacement par une TVA nationale (rehaussement pour les régions connaissant déjà une TVA positive) <p>Méthode / hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> * une réduction du prix équivalente au taux de l'OME sur les biens de consommation finale (hypothèse du prix unique sur le marché intérieur), * à laquelle s'ajoute la réduction du prix, équivalente au taux de l'OME sur les intrants. L'hypothèse implicite est que la taxation des intrants est répercutée par le producteur sur le prix du produit final. 	<ul style="list-style-type: none"> * Guadeloupe : 8,5 % * Martinique : 4,7 % * Guyane : 9,0 % * La Réunion : 5,8 % <p><i>L'effet est encore plus important pour les populations les plus pauvres en raison de la part plus élevée de l'alimentation dans leur consommation (de l'ordre de 12 points de pourcentage de plus que la moyenne pour chacun des DOM) et d'un taux d'OM moyen plus élevé sur les biens alimentaires (entre 11,78 % et 15,47 % selon les DOM) que sur les biens non alimentaires (entre 6,53 % et 7,45 % selon les DOM).</i></p>	<p>Hypothèses fragiles voire fausses car :</p> <ul style="list-style-type: none"> * L'OME ne frappe pas le prix à la consommation finale mais le prix des marchandises importées (valeur CAF) * L'OME est exonéré sur les intrants pour la production locale pour les assujettis. <p>On s'étonne en particulier d'un impact relativement limité en Martinique (4,7 %) tandis que celui de la Guadeloupe est nettement plus important (8,5 %). Or historiquement, la Guadeloupe pratique un niveau de taxation à l'OM moins élevé que celui de la Martinique. La même remarque peut être faite par rapport à La Réunion (5,8 %).</p>
Analyse du dispositif d'octroi de mer	Bureau d'études Mazars consulté par l'AMPI Martinique - 2020	<p>Objectif</p> <ul style="list-style-type: none"> * Dresser un bilan chiffré du dispositif actuel, * Évaluer la nécessité du maintien d'un dispositif visant à compenser les surcoûts de production dans des proportions similaires au dispositif existant, * Évaluer les impacts fiscaux, économiques et sociaux permettant d'apprécier plus en détail si l'avantage fiscal est toujours proportionné et si les mesures sont suffisantes pour permettre un environnement de production concurrentiel, * Effectuer une synthèse des dispositifs alternatifs envisagés <p>Méthode :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Comparaison régime de TVA / octroi de mer et mesure d'impact sur les prix à la consommation 	<p>Rapport qui n'aborde pas proprement dit l'impact de l'OM sur la formation des prix.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Concernant la simulation TVA V/S OM, il conclue "à défaut d'apporter une réelle démonstration de l'avantage de l'un ou l'autre des deux systèmes concernant le coût de la vie, les calculs effectués semble indiquer une relative proximité qui ne justifierait pas à elle seule le changement de régime actuel pour l'adoption d'un régime de TVA identique à celui de l'Hexagone" * Concernant le poids de l'octroi de mer dans le budget des ménages, il conclue "D'après les estimations réalisées, le coût de l'octroi de mer s'élèverait à environ 52 € soit entre 4% et 4,5% de la dépense des ménages" (Analyse effectuée sur la base des dépenses moyennes d'un ménage martiniquais par unité de consommation (paramètre INSEE). 	<p>Méthode fondée sur les grands postes de dépenses (12 catégories de la nomenclature COICOP- INSEE), à notre avis bien trop imprécise pour appréhender l'impact de l'OM sur les prix...</p>
Comment réduire le coût de la vie en Martinique ?	Bureau d'études DME consulté par la CCIM - Olivier Sudrie - 2023	<p>Non renseigné dans la présentation que nous avons consultée</p>	<p>Les écarts de prix concernant les produits de consommation courante ne s'expliquent pas par un facteur unique. Ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> * L'éloignement est une réalité géographique. - les frais de transport international renchérissent de 7,6 % en moyenne le coût des PCC importés depuis l'Europe. Pour autant, le poids du fret ne représente que 3% environ du prix TTC payé par le consommateur martiniquais - Les marchandises importées doivent être déchargées et manutentionnées. <p>L'ensemble de ces frais d'approche représentent 4,3 % du prix de vente TTC des PCC (et 0,5% seulement pour les seuls droits prélevés par le port).</p>	<p>Étude qui paraît la plus documentée et la plus précise à ce jour.</p>

Intitulé	Auteur - Date	Objectif / Méthode	Appréciation de l'impact de l'OM sur la formation du prix	Observations APC
			<p>Les écarts de prix sur les PCC ne peuvent s'expliquer non plus uniquement par des taux de marge commerciale plus importants en Martinique que dans l'Hexagone En effet, les taux de marge des grossistes martiniquais sont identiques à ceux prévalant dans l'Hexagone Ils sont légèrement plus importants (de 2 points) dans le commerce de détail.</p> <p>* La fiscalité indirecte constitue aussi un facteur explicatif des écarts de prix avec l'Hexagone. Mais, comme les précédents, elle ne peut les expliquer à elle seule.</p> <p>L'octroi de mer pèse sur les prix de vente des PCC (à hauteur de 5 % environ). D'un autre côté, les consommateurs martiniquais bénéficient d'un taux réduit de TVA. Cependant, pour les produits alimentaires (qui constituent le gros des PCC) la minoration des taux de TVA ne contrebalance pas les prélèvements au titre de l'octroi de mer. Sur ces produits, le consommateur martiniquais acquitte une fiscalité indirecte (TVA et octroi de mer) au total plus lourde que celle pesant sur un ménage hexagonal.</p> <p>Au total, aucun de ces facteurs pris isolément ne peut justifier l'écart de prix avec l'Hexagone qui est, rappelons-le, de l'ordre de 25 % pour les PCC</p> <p>La décomposition de la formation des prix des PCC montre plutôt que c'est l'accumulation des surcoûts certains très modestes, d'autres un peu moins qui pourrait expliquer le différentiel de prix avec l'Hexagone</p> <p>Cette conclusion est conforme à celle déjà formulée naguère par l'Autorité de la concurrence.</p>	
L'octroi de mer est le coupable idéal de la vie chère	François Hermet, maître de conférences en sciences économiques à l'Université de la Réunion et également membre de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR) - 2024	<p>Objectif :</p> <p>* Démontrer que l'octroi de mer n'est pas seul responsable de la vie cher</p> <p>Méthode :</p> <p>* Comparaison du poids de la TVA et de l'octroi de mer pour les 153 articles du Bouclier qualité prix</p>	<p>La TVA a plus d'impact que l'octroi de mer pour les produits de grande consommation issus du BQP.</p> <p>La TVA représente 11,31 euros contre 10,31 euros pour l'octroi de mer sur un chariot dont le prix total est de 343,10 euros.</p>	<p>La démonstration fragilise fortement l'argument de l'État qui prétend lutter contre la vie chère en réformant l'octroi de mer, alors que lui-même collecte davantage de taxe sur les produits de première nécessité.</p> <p>Pour mieux appréhender la méthode utilisée nous avons sollicité M.Hermet, en vain.</p>

B- Synthèse des facteurs de vie chère identifiés

Les différentes études examinées ci-avant :

- **s'accordent, malgré des méthodes d'évaluation très différentes, à n'estimer le poids de l'octroi de mer sur le prix final que de 4,5 % à 5 % environ (tous octrois de mer et tous produits confondus).**
- Identifient nombre **d'autres facteurs de vie chère dans les DOM**. Ces facteurs relèvent globalement de trois types :
 - Ultra périphéricité et conditions de marché,
 - Disparité de revenus,
 - Fonctionnement de l'octroi de mer.

B1- L'ultra périphéricité comme facteur « légitime » de la vie chère

Pour mieux comprendre ces écarts de prix à la hausse entre les Outre-mer et l'Hexagone, il faut tout d'abord prendre en considération **les contraintes inhérentes à l'ultra périphéricité** des territoires ultramarins, parmi lesquelles **l'éloignement, l'insularité, l'étroitesse des marchés et les coûts de transport plus élevés...** qui favorisent **un surcoût structurel du niveau des prix**. C'est ainsi que Jean-François Hoareau, professeur d'économie à l'université de La Réunion, a pu qualifier de « **légitime** », au sens d'« **économiquement justifiable** », **la présence de prix plus élevés dans les départements d'Outre-mer**.

Source : Fondation Jean Jaurès - Vie chère en Outre-mer : la démonstration d'une promesse égalitaire et républicaine non tenue jeanne - belanyi - 22/01/2024

↳ **À cet égard, doivent être observés en particulier :**

- **Les conditions de formation des marchés : accords - négociations - intégration des marges arrière, concentration, circuits de distribution...**
- **Le transport et l'ensemble des coûts qui y affèrent (fret, frais de déchargement, stock de sécurité...).**

B2- Un accès très différencié à la consommation du fait de la disparité de revenus

À chaque crise ultramarine, l'État a tenté de répondre par des mesures ponctuelles, par des plans d'urgence ou, parfois, par des mesures législatives. Agglomérées, ces mesures ne sont finalement que des politiques de rattrapage sans fin, qui limite l'écart sans jamais le combler totalement. À titre d'illustration, **les écarts de revenu disponible par habitant entre les départements d'Outre-mer historiques et la France hexagonale étaient de 59 % en 1970. En 2019, ils étaient encore de 28 % (hors Mayotte).**

En contraste avec ces situations sociales particulièrement préoccupantes, la sur-rémunération des salaires des fonctionnaires⁶, et son effet de contagion sur les cadres du secteur privé⁷ contribuent à maintenir de fortes inégalités de répartition des richesses et ainsi à créer un

⁶ Dans les DOM, les fonctionnaires touchent un traitement indiciaire brut majoré de 25 % (hors congés bonifiés). S'y ajoute un complément dit "temporaire" de 15 % aux Antilles et en Guyane (+ 40 % en tout) et de 10 % à la Réunion avec un indice de correction de 1,138 (+ 53 % en tout).

⁷ Au total 20 % de la population domienne serait concernée.

marché de consommation **permettant aux importateurs et aux distributeurs de maintenir un niveau de prix élevé, au détriment, donc, d'une majeure partie de la population ultramarine.**

On pourrait schématiser cette dichotomie en reprenant la distinction teintée d'anglicisme établie par l'économiste et maître de conférences à l'Université de Paris-Saclay, Olivier Sudrie. Ce dernier distingue en effet **les in**, « **les salariés de la fonction publique ou du secteur privé ayant un revenu régulier et un niveau de vie moyen relativement élevé** », et **les out**, « **les exclus du système, souvent éloignés du marché du travail classique et subissant la vie chère, faute de revenus en adéquation avec le niveau des prix** ».

Source : Fondation Jean Jaurès - Vie chère en Outre-mer : la démonstration d'une promesse égalitaire et républicaine non tenue jeanne - belanyi - 22/01/2024

↳ **Les « OUT » subiraient ainsi les prix d'un marché organisé pour répondre au pouvoir d'achat des « IN ».**

B3-Le fonctionnement de l'octroi de mer amplifie son impact sur les prix comme la perception qu'en ont les consommateurs

Si chacun admet que, comme toute taxe à la consommation, l'octroi de mer a un impact sur les prix, d'aucuns s'accordent à reconnaître que son effet est :

- **démultiplié** du fait de ses conditions spécifiques de fonctionnement,
- **fantasmé** car non identifiable ni quantifiable sur la facture du consommateur.

a/ Un fonctionnement hybride, peu transparent et parfois aux limites de la légalité

Pour des raisons historiques l'octroi de mer fonctionne de fait comme un droit de douane et non comme une taxe à la consommation.

Bien que l'octroi de mer ait été accepté (en particulier dans la pratique de différentiel) et encadré par l'Europe à partir de 1992, ce fonctionnement perdure. L'octroi de mer dit « externe » est perçu à l'arrivée au port des marchandises importées (valeur achat + fret). Dans le même temps et pour précisément démontrer à l'UE qu'il ne s'agit pas d'un droit de douane, a été institué un octroi de mer dit « interne » visant les productions locales sur la base de leur chiffre d'affaires (valeur vente).

↳ **Première particularité de l'octroi de mer : il frappe des bases fiscales différenciées selon que les produits soient importés ou fabriqués localement.**

Cela n'est pas sans effet sur l'impact du différentiel d'octroi de mer censé compenser les surcoûts. En effet, la taxe renforcée qui frappe l'import n'impacte que le prix d'achat et non le prix final concurrent de la production locale à la consommation.

Une fois la taxe sur l'importation (octroi de mer externe donc) payée au port (sur la valeur non débarquée), celle-ci est intégrée au prix de revient de l'importateur. **Au cours de la première revente de l'importateur, la TVA s'applique ainsi sur un prix comprenant l'octroi de mer.**

↳ **Deuxième particularité du fonctionnement de l'octroi de mer : ne se distinguant pas sur la facture après son acquittement, l'octroi de mer est taxé à la TVA, alors même que l'article**

45 de la loi sur l'octroi de mer de la loi 2004-639 du 2 juillet 2004 puis modifié par la loi 2015-762 du 29 Juin 2015 art 31 précise que :

« Par exception aux dispositions du 1° du I de l'article 267 et du 1° de l'article 292 du code général des impôts, l'octroi de mer et l'octroi de mer régional ne sont pas compris dans la base d'imposition de la taxe sur la valeur ajoutée. »

Au fil des ventes et reventes et selon que le circuit de distribution du produit est plus ou moins long, l'octroi de mer est ainsi margé par les différents opérateurs.

» Troisième particularité du fonctionnement de l'octroi de mer : sur un produit donné, le consommateur paye un taux d'octroi de mer très largement supérieur à celui effectivement payé par l'importateur à l'arrivée au port comme en atteste le tableau ci-dessous :

TAUX APPARENT	TAUX EFFECTIF
<ul style="list-style-type: none">• Pour un produit arrivant sur le port avec une valeur CAF de 20 €.• Si l'on applique un taux d'octroi de mer de 15 %, l'incidence sur le prix d'achat de l'importateur est de 3 € (que perçoivent les collectivités)• Si ce produit est ensuite vendu à 40 € (prix d'achat x2) sur le marché martiniquais, le taux d'octroi de mer sur le prix de vente au consommateur est de 3 €/40 €, soit 7,5 %.	<p>Dans les faits, les 3 € payés par l'importateur sur le prix CAF (que perçoivent les collectivités) sont comptablement intégrés dans son prix de revient.</p> <ul style="list-style-type: none">• Le coefficient multiplicateur (ici 2) est appliqué sur 23 €. Le prix de vente s'élève à 46 € et non plus à 40 €.• L'OM payé par le consommateur se trouve ainsi porté à 6 €.• Le taux d'OM effectif sur le prix de vente au consommateur est ainsi de 6 €/46 €, soit 13 %• Les collectivités ont perçu 3 € alors que le consommateur en a payé 6.

» Certes la taxe « isolée » du prix (comme la TVA actuellement) supporterait également l'effet de marge, mais le montant effectivement payé par le consommateur pourrait être maintenu à 3 € (dans notre exemple) grâce à une diminution du taux d'octroi de mer.

b/ Une taxe dont le montant est fantasmé car non identifiable sur la facture du consommateur.

L'ensemble des études observées, ci-avant, témoignent de l'acuité du sujet de **la transparence**. D'aucuns reprennent l'adage « *Quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup* ». L'octroi de mer n'étant pas apparent sur les factures des consommateurs, le champ est libre à toute évaluation de son taux ou de son montant.

Par ailleurs, et c'est bien normal, quand le consommateur apprend que le taux d'octroi de mer est fixé par une collectivité à 30 % pour les yaourts importés (par exemple en Martinique), il pense que c'est bien 30 % qu'il paye sur son yaourt. Or, nos propos ci-avant indiquent que le chemin de la taxe est bien plus complexe.

» Rendre la taxe lisible et visible constitue l'un des enjeux majeurs de la réflexion à mener pour optimiser l'octroi de mer.

Cela engage toutefois à évaluer préalablement les impacts d'une telle évolution au regard du différentiel. En effet, un fonctionnement de l'octroi de mer « type TVA » implique déductibilité et remboursement de la taxe tout le long de la chaîne de formation du prix et peut venir contrecarrer le dispositif de différentiel en faveur des productions locales.

3- ÉTAPES DE LA FORMATION DU PRIX D'UN BIEN IMPORTE

3.1- DÉCOMPOSITION DU PRIX ET SOURCES MOBILISÉES

L'échantillonnage a retenu les six produits suivants couramment importés et consommés dans les cinq régions observées:

1. Eau en bouteille,
2. Lessive,
3. Pâtes alimentaires,
4. Conserves de sardines,
5. Viande de bœuf hachée,
6. Tomates / oranges.

A- Le prix CIF (base fiscale de l'OME)

En premier lieu, le travail porte sur la détermination de **la valeur CIF ou CAF** (Coût Assurance Fret) de chaque produit : c'est-à-dire la valeur du produit à son arrivée dans chaque port domien avant débarquement ; valeur qui constitue **la base fiscale de l'octroi de mer externe**.

⚠ La première difficulté réside dans l'**identification du code de nomenclature douanière (NC)** correspondant à chacun de ces produits de consommation courante retenus. En effet, la nomenclature décline de nombreux codes associés à des familles de produits dont les intitulés sont souvent peu éclairants.

Nous nous sommes appuyés sur un travail précédemment mené avec l'administration des douanes de Martinique consistant à faire correspondre un code douane à une référence du Bouclier Qualité Prix (donc une référence commerciale).

Partant de ces indications, pour une référence commerciale, l'ensemble des déclinaisons NC8 correspondantes ont été considérées.

Par exemple, 4 codes NC8 pour l'eau en bouteille sont inscrits dans la nomenclature comme suit :

CODENC8	INTITULE CODE
22011011	Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, sans dioxyde de carbone
22011019	Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, avec dioxyde de carbone
22011090	Eaux minérales artificielles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, y.c. les eaux gazéifiées
22019000	Eaux, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées (à l'excl. des eaux minérales, des eaux gazéifiées, de l'eau de mer ainsi que des eaux distillées, de conductibilité ou de même degré de pureté); glace et neige

Les valeurs et les quantités importées ont été ensuite identifiées sur la base des informations fournies par l'administration des douanes sur le site <https://lekiosque.finances.gouv.fr/>.

⚠ Les données sont fournies sous réserve du **secret statistique**. Toutefois pour les produits ici observés, seules certaines statistiques Mahoraises sont concernées. C'est pourquoi pour Mayotte :

- un autre code douanier a été retenu concernant les pâtes alimentaires,
- la tomate n'a pas pu être observée, elle a été remplacée par l'orange.

Nous avons ensuite sélectionné 6 codes NC8, correspondant à chacun des 6 produits observés, pour lesquels **le niveau d'importation est le plus élevé**. Par exemple, le code 22011011 « *Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, sans dioxyde de carbone* » a été retenu pour l'eau en bouteille dans notre échantillon de produits pour les quatre des cinq territoires. Pour La Réunion en revanche, un autre code douanier a été utilisé car les volumes d'import sont nettement plus significatifs pour le code 22011019 « *Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, avec dioxyde de carbone* ». Il en va de même pour la tomate (très faible volume importé) qui a été remplacée par l'orange comme dans le cas de Mayotte.

Notons que cette identification est rendue nécessaire par le fait qu'**au sein d'une même famille de produits les taux d'octroi de mer externe peuvent varier**. Par exemple, en Martinique, les différents types de pâtes alimentaires, correspondant à 11 codes douaniers NC8, ne sont pas taxés au même taux.

PATES ALIMENTAIRES - TAUX OME MARTINIQUE EN 2022

CODE NC8	INTITULE CODE	Taux OME
19021100	Pâtes alimentaires non cuites ni farcies ni autrement préparées, contenant des oeufs	9,5%
19021910	Pâtes alimentaires, non cuites ni farcies ni autrement préparées, ne contenant ni oeufs ni farine ou semoule de froment [blé] tendre	9,5%
19021990	Pâtes alimentaires, non cuites ni farcies ni autrement préparées, contenant de la farine ou de la semoule de froment [blé] tendre, mais ne contenant pas d'oeufs	9,5%
19022010	Pâtes alimentaires, farcies de viande ou d'autres substances, même cuites ou autrement préparées, contenant en poids > 20% de poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques	12,5%
19022030	Pâtes alimentaires, farcies de viande ou d'autres substances, même cuites ou autrement préparées, contenant en poids > 20% de saucisses, saucissons et simil., de viandes et d'abats de toutes espèces, y.c. les graisses de toute nature ou origine	12,5%
19022091	Pâtes alimentaires farcies de viande ou d'autres substances, cuites (à l'excl. des produits contenant en poids > 20% de saucisses, saucissons et simil., de viandes et d'abats de toutes espèces, y.c. les graisses de toute nature ou origine, ou contenant en poids > 20% de poissons et crustacés, mollusques et	12,5%
19022099	Pâtes alimentaires farcies de viande ou d'autres substances, même autrement préparées (à l'excl. des produits contenant en poids > 20% de saucisses, saucissons et simil., de viandes et d'abats de toutes espèces, y.c. les graisses de toute nature ou origine, ou contenant en poids > 20% de poissons et	12,5%
19023010	Pâtes alimentaires, séchées (à l'excl. des pâtes alimentaires farcies)	9,5%
19023090	Pâtes alimentaires, cuites ou autrement préparées (à l'excl. des pâtes alimentaires farcies ou séchées)	9,5%
19024010	Couscous, non préparé	12,5%
19024090	Couscous, cuit ou autrement préparé	12,5%

» **L'évaluation du prix CIF par produit consiste à diviser la valeur des importations par les quantités importées pour chaque code retenu.**

PRIX CIF DES 6 PRODUITS OBSERVÉS

PRODUITS	CODE NC8	INTITULE CODE NC8	GUADELOUPE			GUYANE			MARTINIQUE			MAYOTTE			REUNION		
			IMPORT VAL 22	IMPORT QUANT 22	PRIX CIF 2022 (euros/kg)	IMPORT VAL 2022	IMPORT QUANT 22	PRIX CIF 2022 (euros/kg)	IMPORT VAL 22	IMPORT QUANT 22	PRIX CIF 2022 (euros/kg)	IMPORT VAL 22	IMPORT QUANT 22	PRIX CIF 2022 (euros/kg)	IMPORT VAL 22	IMPORT QUANT 22	PRIX CIF 2022 (euros/kg)
1 EAUX	22011011	Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, sans dioxyde de carbone	2 792 300	7 651 700	0,36 €	1 097 160	2 518 511	0,44 €	1 291 600	3 480 400	0,37 €	3 676 800	9 511 700	0,39 €			
	22011019	Eaux minérales naturelles, non additionnées de sucre ou d'autres édulcorants ni aromatisées, avec dioxyde de carbone													2 390 100	3 546 900	0,67 €
2 LESSIVE	34025090	Préparations pour lessives, y compris les préparations auxiliaires de lavage, et préparations de nettoyage, conditionnées pour la vente au détail (à l'exclusion des agents de surface organiques, des savons et des préparations tensio-actives ainsi que des produits et préparations destinés au lavage de la peau sous forme de liquide ou de crème)	11 411 700	5 554 900	2,05 €	5 899 646	3 031 885	1,95 €	6 605 400	3 329 700	1,98 €	516 600	320 900	1,61 €	25 044 900	14 028 000	1,79 €
3 PATES ALIMENTAIRES	19021910 (19021990 pour Mayotte)	Pâtes alimentaires, non cuites ni farcies ni autrement préparées, ne contenant ni oeufs ni farine ou semoule de froment [blé] tendre	5 322 600	3 152 500	1,69 €	1 454 853	854 692	1,70 €	4 541 600	2 566 000	1,77 €	1 205 200	819 600	1,47 €	3 781 300	2 065 100	1,83 €
4 STEACK HACHE	02023090	Viandes désossées de bovins, congelées (à l'excl. des quartiers avant entiers ou découpés en cinq morceaux au maximum, chaque quartier avant étant présenté en un seul bloc de congélation, ou quartiers compensés présentés en deux blocs de congélation contenant, l'un, le quartier avant entier ou découpé en cinq morceaux au maximum et, l'autre, le quartier arrière [sauf filet, en un seul morceau] ainsi que les découpes de quartiers avant et de poitrines australiennes)	13 698 300	2 156 100	6,35 €	11 283 570	1 909 643	5,91 €	17 260 000	2 462 900	7,01 €	21 246 200	4 126 100	5,15 €	18 703 100	2 562 900	7,30 €
5 CONSERVE SARDINE	16041319	Préparations et conserves de sardines entières ou en morceaux (à l'excl. des préparations et conserves de sardines hachées ainsi que des préparations et conserves à l'huile d'olive)	1 510 800	388 600	3,89 €	1 042 686	235 887	4,42 €	2 003 600	505 600	3,96 €	2 628 600	811 900	3,24 €	6 119 500	1 327 400	4,61 €
6 TOMATE (ORANGE POUR MAYOTTE ET LA REUNION)	07020000	Tomates, à l'état frais ou réfrigéré	1 486 400	903 000	1,65 €	603 055	251 782	2,40 €	1 819 800	1 115 800	1,63 €						
	08051028	Oranges douces, fraîches (à l'excl. des oranges navel et des oranges blanches)										322 800	317 000	1,02 €	1 385 800	1 877 700	0,74 €

B- Le prix d'achat de l'importateur et le fret

Pour quantifier le prix du fret, nous avons demandé des cotations de fret maritime (Source <https://www.cma-cgm.fr/ebusiness/prices-finder/results>) pour 2 types de conteneurs de 20 pieds :

- standards (DRY)
- réfrigéré (REEFER) pour les produit frais (viande et tomates)

➤ **Le rapprochement entre coût du fret par conteneur / tonnage transporté a permis de déterminer :**

- le prix du fret à la tonne (ramené ensuite au Kg) pour chaque code observé dans chacun des DOM
- par déduction, le prix d'achat au départ (FOB - Free On Board, soit en français Franco à bord)
- le taux de fret en % du prix d'achat.

RIX D'ACHAT ET PRIX DU FRET POUR LES 6 PRODUITS OBSERVES

	TYPE CONTENEUR (20')	TONNAGE CONTENEUR (Kg)	FRET AU DEPART € par conteneur 2024 (Source cma-cgm.fr)	FRET AU DEPART € par Kg 2024	PRIX D'ACHAT EN (euros/kg)	TAUX DE FRET EN % DU PRIX D'ACHAT (F1)	
GUADELOUPE							
1	EAUX	DRY	20 000	2 367 €	0,12 €	0,25 €	48,0%
2	LESSIVE	DRY	20 000	2 367 €	0,12 €	1,94 €	6,1%
3	PATES ALIMENTAIRES	DRY	17 000	2 367 €	0,14 €	1,55 €	9,0%
4	STEACK HACHE	REEFER	12 000	3 480 €	0,29 €	6,06 €	4,8%
5	CONSERVE SARDINE	DRY	20 000	2 367 €	0,12 €	3,77 €	3,1%
6	TOMATE	REEFER	18 000	3 480 €	0,19 €	1,45 €	13,3%
GUYANE							
1	EAUX	DRY	20 000	2 954 €	0,15 €	0,29 €	51,3%
2	LESSIVE	DRY	20 000	2 954 €	0,15 €	1,80 €	8,2%
3	PATES ALIMENTAIRES	DRY	17 000	2 954 €	0,17 €	1,53 €	11,4%
4	STEACK HACHE	REEFER	12 000	4 099 €	0,34 €	5,57 €	6,1%
5	CONSERVE SARDINE	DRY	20 000	2 954 €	0,15 €	4,27 €	3,5%
6	TOMATE	REEFER	18 000	4 099 €	0,23 €	2,17 €	10,5%
MARTINIQUE							
1	EAUX	DRY	20 000	2 421 €	0,12 €	0,25 €	48,4%
2	LESSIVE	DRY	20 000	2 421 €	0,12 €	1,86 €	6,5%
3	PATES ALIMENTAIRES	DRY	17 000	2 421 €	0,14 €	1,63 €	8,8%
4	STEACK HACHE	REEFER	12 000	3 684 €	0,31 €	6,70 €	4,6%
5	CONSERVE SARDINE	DRY	20 000	2 421 €	0,12 €	3,84 €	3,2%
6	TOMATE	REEFER	18 000	3 684 €	0,20 €	1,43 €	14,3%
MAYOTTE							
1	EAUX	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	0,27 €	44,4%
2	LESSIVE	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	1,49 €	8,0%
3	PATES ALIMENTAIRES	DRY	17 000	2 377 €	0,14 €	1,33 €	10,5%
4	STEACK HACHE	REEFER	12 000	4 512 €	0,38 €	4,77 €	7,9%
5	CONSERVE SARDINE	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	3,12 €	3,8%
6	ORANGE	REEFER	18 000	4 512 €	0,25 €	0,77 €	32,7%
REUNION							
1	EAUX	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	0,56 €	31,3%
2	LESSIVE	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	1,67 €	7,1%
3	PATES ALIMENTAIRES	DRY	17 000	2 377 €	0,14 €	1,69 €	8,3%
4	STEACK HACHE	REEFER	12 000	4 612 €	0,38 €	6,91 €	5,6%
5	CONSERVE SARDINE	DRY	20 000	2 377 €	0,12 €	4,49 €	2,6%
6	ORANGE	REEFER	18 000	4 612 €	0,26 €	0,48 €	53,2%

⚠ À noter que dans la pratique les conteneurs sont le plus souvent composés de plusieurs produits de nature, de volume et de poids différents. Le taux de fret est alors fonction de ce mix.

C- L'octroi de mer

↳ Il s'agit de multiplier le taux d'octroi de mer par le prix CIF déterminé ci-avant.

OCTROI DE MER PAYE POUR LES 6 PRODUITS OBSERVES

	PRIX CIF 2022 (euros/kg)	TAUX OME TOTAL	OME PAYE (euros/kg)
GUADELOUPE			
1 EAUX	0,36 €	22,5%	0,08 €
2 LESSIVE	2,05 €	22,5%	0,46 €
3 PATES ALIMENTAIRES	1,69 €	9,5%	0,16 €
4 STEACK HACHE	6,35 €	9,5%	0,60 €
5 CONSERVE SARDINE	3,89 €	17,5%	0,68 €
6 TOMATE	1,65 €	12,5%	0,21 €
GUYANE			
1 EAUX	0,44 €	10,0%	0,04 €
2 LESSIVE	1,95 €	15,0%	0,29 €
3 PATES ALIMENTAIRES	1,70 €	15,0%	0,26 €
4 STEACK HACHE	5,91 €	10,0%	0,59 €
5 CONSERVE SARDINE	4,42 €	15,0%	0,66 €
6 TOMATE	2,40 €	10,0%	0,24 €
MARTINIQUE			
1 EAUX	0,37 €	22,5%	0,08 €
2 LESSIVE	1,98 €	22,5%	0,45 €
3 PATES ALIMENTAIRES	1,77 €	9,5%	0,17 €
4 STEACK HACHE	7,01 €	7,5%	0,53 €
5 CONSERVE SARDINE	3,96 €	9,5%	0,38 €
6 TOMATE	1,63 €	12,5%	0,20 €
MAYOTTE			
1 EAUX	0,39 €	2,5%	0,01 €
2 LESSIVE	1,61 €	20,0%	0,32 €
3 PATES ALIMENTAIRES	1,47 €	5,0%	0,07 €
4 STEACK HACHE	5,15 €	5,0%	0,26 €
5 CONSERVE SARDINE	3,24 €	20,0%	0,65 €
6 ORANGE	1,02 €	20,0%	0,20 €
REUNION			
1 EAUX	0,67 €	6,5%	0,04 €
2 LESSIVE	1,79 €	6,5%	0,12 €
3 PATES ALIMENTAIRES	1,83 €	6,5%	0,12 €
4 STEACK HACHE	7,30 €	0,0%	0,00 €
5 CONSERVE SARDINE	4,61 €	0,0%	0,00 €
6 ORANGE	0,74 €	0,0%	0,00 €

D- Les frais à l'arrivée

Ces frais, payés au moment du débarquement, déclinent notamment les postes suivants :

- droit de port
- frais transitaire
- autres frais forfaitaires :
 - Débarquement
 - Transport conteneur
 - Dépotage
 - Surestaries

Ces frais ne sont pas soumis à octroi de mer.

Pour les estimer, nous avons fait appel à trois sources :

- étude sur le prix de revient du produit importé en Martinique (Richard Crestor) présentée dans le rapport d'étape 1
- fiche détaillée fournie par un importateur en Guadeloupe
- échanges avec le Président du syndicat des commissionnaires en Douanes de Guadeloupe.

↳ **Ces sources amènent à estimer les frais à l'arrivée à 50 % en moyenne du taux de fret.**

FRAIS A L'ARRIVEE POUR LES 6 PRODUITS OBSERVES			
	TAUX DE FRET EN % DU PRIX D'ACHAT (F1)	TAUX FRAIS A L'ARRIVEE EN % DE F1 (Hypothèse F2 = 50% du taux de Fret)	FRAIS A L'ARRIVEE (euros/kg)
GUADELOUPE			
1 EAUX	48,0%	24,0%	0,09 €
2 LESSIVE	6,1%	3,1%	0,06 €
3 PATES ALIMENTAIRES	9,0%	4,5%	0,07 €
4 STACK HACHE	4,8%	2,4%	0,15 €
5 CONSERVE SARDINE	3,1%	1,6%	0,06 €
6 TOMATE	13,3%	6,7%	0,10 €
GUYANE			
1 EAUX	51,3%	25,6%	0,07 €
2 LESSIVE	8,2%	4,1%	0,07 €
3 PATES ALIMENTAIRES	11,4%	5,7%	0,09 €
4 STACK HACHE	6,1%	3,1%	0,17 €
5 CONSERVE SARDINE	3,5%	1,7%	0,07 €
6 TOMATE	10,5%	5,3%	0,11 €
MARTINIQUE			
1 EAUX	48,4%	24,2%	0,06 €
2 LESSIVE	6,5%	3,2%	0,06 €
3 PATES ALIMENTAIRES	8,8%	4,4%	0,07 €
4 STACK HACHE	4,6%	2,3%	0,15 €
5 CONSERVE SARDINE	3,2%	1,6%	0,06 €
6 TOMATE	14,3%	7,2%	0,10 €
MAYOTTE			
1 EAUX	44,4%	22,2%	0,06 €
2 LESSIVE	8,0%	4,0%	0,06 €
3 PATES ALIMENTAIRES	10,5%	5,3%	0,07 €
4 STACK HACHE	7,9%	3,9%	0,19 €
5 CONSERVE SARDINE	3,8%	1,9%	0,06 €
6 ORANGE	32,7%	16,3%	0,13 €
REUNION			
1 EAUX	31,3%	15,6%	0,06 €
2 LESSIVE	7,1%	3,6%	0,06 €
3 PATES ALIMENTAIRES	8,3%	4,1%	0,07 €
4 STACK HACHE	5,6%	2,8%	0,19 €
5 CONSERVE SARDINE	2,6%	1,3%	0,06 €
6 ORANGE	53,2%	26,6%	0,13 €

E- Le prix de revient de l'importateur

↳ **Le calcul du prix de revient consiste en l'addition :**

- du prix FOB (achat au départ),
- du Fret,
- de l'OME payé,
- Des frais à l'arrivée.

PRIX DE REVIENT DES 6 PRODUITS OBSERVÉS

PRIX DE
REVIENT
(euros/kg)

GUADELOUPE

1	EAUX	0,5 €
2	LESSIVE	2,6 €
3	PATES ALIMENTAIRES	1,9 €
4	STEACK HACHE	7,1 €
5	CONSERVE SARDINE	4,6 €
6	TOMATE	1,9 €

GUYANE

1	EAUX	0,6 €
2	LESSIVE	2,3 €
3	PATES ALIMENTAIRES	2,0 €
4	STEACK HACHE	6,7 €
5	CONSERVE SARDINE	5,2 €
6	TOMATE	2,7 €

MARTINIQUE

1	EAUX	0,5 €
2	LESSIVE	2,5 €
3	PATES ALIMENTAIRES	2,0 €
4	STEACK HACHE	7,7 €
5	CONSERVE SARDINE	4,4 €
6	TOMATE	1,9 €

MAYOTTE

1	EAUX	0,5 €
2	LESSIVE	2,0 €
3	PATES ALIMENTAIRES	1,6 €
4	STEACK HACHE	5,6 €
5	CONSERVE SARDINE	3,9 €
6	ORANGE	1,3 €

REUNION

1	EAUX	0,8 €
2	LESSIVE	2,0 €
3	PATES ALIMENTAIRES	2,0 €
4	STEACK HACHE	7,5 €
5	CONSERVE SARDINE	4,7 €
6	ORANGE	0,9 €

E- Le prix d'achat HT du distributeur

➤ **Pour déterminer ce prix, il y a lieu d'ajouter la marge de l'importateur à son prix de revient : ici un taux de marge de 1,36⁹ a été appliqué.**

⚠ « Les remises sur factures d'achat, remises et ristournes différées et de la coopération commerciale »¹⁰ ne sont pas décomptées ici. Même si elles sont de nature à diminuer sensiblement le prix d'achat du distributeur¹¹, **il n'est pas certain que les distributeurs les déduisent réellement du prix de vente au consommateur.** Nous avons assisté à des échanges houleux entre acteurs à ce sujet.

⁹ Dires d'acteurs

¹⁰ ou marges arrière

¹¹ Par exemple, pour la sardine en conserve une ristourne de - 9 % est appliquée sur le prix d'achat du distributeur. **En moyenne, les acteurs estiment que ces marges arrière représentent 15 à 20 % du prix.**

F- Le prix de vente TTC du distributeur au consommateur

➤ Enfin, le prix de vente au consommateur prend en compte :

- le prix d'achat du distributeur
- la marge de celui-ci. Ici un taux de marge de 1,3¹² a été appliqué
- la TVA (hors Guyane et Mayotte).

PRIX DE VENTE AU CONSOMMATEUR FINAL

	PRIX DE VENTE DE L'IMPORTATEUR OU PRIX D'ACHAT DU DISTRIBUTEUR (euros/kg HT - hypothèse taux de marge 1,36)	PRIX DE VENTE PAR LE DISTRIBUTEUR AU CONSOMMATEUR (euros/kg TTC - hypothèse taux de marge 1,3)
GUADELOUPE		
1 EAUX	0,7 €	0,9 €
2 LESSIVE	3,5 €	4,9 €
3 PATES ALIMENTAIRES	2,6 €	3,5 €
4 STEACK HACHE	9,7 €	12,8 €
5 CONSERVE SARDINE	6,3 €	8,4 €
6 TOMATE	2,6 €	3,5 €
GUYANE		
1 EAUX	0,8 €	1,0 €
2 LESSIVE	3,1 €	4,4 €
3 PATES ALIMENTAIRES	2,8 €	3,7 €
4 STEACK HACHE	9,1 €	12,0 €
5 CONSERVE SARDINE	7,0 €	9,3 €
6 TOMATE	3,7 €	5,0 €
MARTINIQUE		
1 EAUX	0,7 €	0,93 €
2 LESSIVE	3,4 €	4,8 €
3 PATES ALIMENTAIRES	2,7 €	3,6 €
4 STEACK HACHE	10,5 €	13,9 €
5 CONSERVE SARDINE	6,0 €	7,9 €
6 TOMATE	2,6 €	3,5 €
MAYOTTE		
1 EAUX	0,6 €	0,82 €
2 LESSIVE	2,7 €	3,8 €
3 PATES ALIMENTAIRES	2,2 €	2,9 €
4 STEACK HACHE	7,6 €	10,1 €
5 CONSERVE SARDINE	5,4 €	7,1 €
6 ORANGE	1,8 €	2,4 €
REUNION		
1 EAUX	1,1 €	1,40 €
2 LESSIVE	2,7 €	3,8 €
3 PATES ALIMENTAIRES	2,7 €	3,6 €
4 STEACK HACHE	10,2 €	13,5 €
5 CONSERVE SARDINE	6,4 €	8,4 €
6 ORANGE	1,2 €	1,6 €

⚠ Par simplification, notre exposé ne retient pas d'intermédiaire en importateur et distributeur. Dans la réalité le nombre d'intervenants peut être important (grossiste notamment).

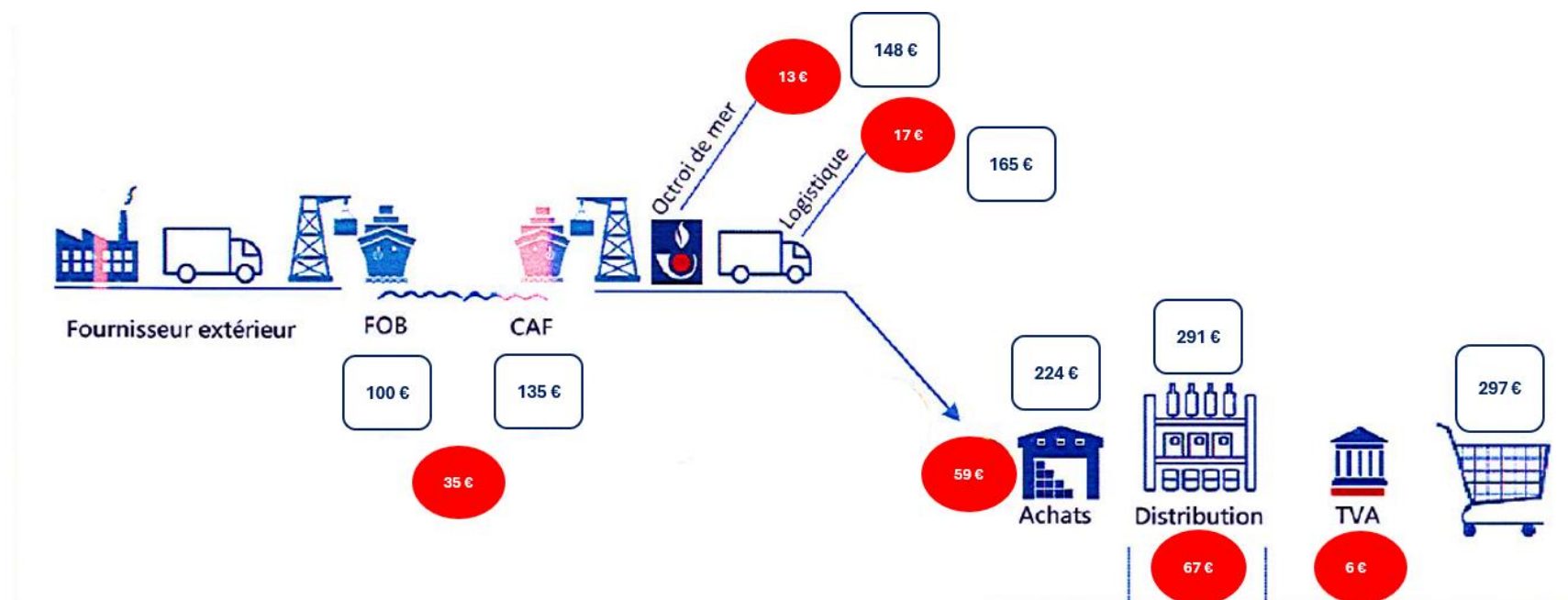
Plus les intervenant sont nombreux, plus le prix final est impacté par l'effet multiplicateur des marges.

¹² Source : Dires d'acteurs

3.2- ILLUSTRATION DES ÉTAPES DE LA FORMATION DU PRIX A L'IMPORTATION

Hypothèses :

- Valeur achat au départ (FOB)= 100€
- Taux de fret /achat = 35 %
- Taux d'OME total = 9,5 %
- Taux de TVA = 2,1 %



➤ **Dans cette illustration du fonctionnement actuel, le prix de vente au consommateur est quasiment multiplié par trois par rapport au prix d'achat de départ.**

- ***l'OME effectivement payé par l'importateur à l'arrivée représente 4,4 % du prix final.***
- ***l'OME effectivement payé par le consommateur est nettement plus important et représente 7,9 % du prix final¹³.***

¹³ Cf. Paragraphe 4.2 du présent rapport

4- RESULTATS ET ENSEIGNEMENTS

4.1- IMPACT DU FRET ET DE L'OCTROI DE MER SUR LE PRIX DE REVIENT

Le tableau suivant simule le prix de revient d'un produit importé pour un prix d'achat de 1,00 €, pour différentes valeurs du taux de fret au départ et du taux d'octroi de mer¹⁴.

Prix de revient en fonction du taux de fret et du taux d'octroi de mer

Octroi de mer + OMR ⇒		9,5%	15,0%	17,5%	22,5%	27,5%	32,5%
Taux de fret au départ	Taux de frais à l'arrivée	PRIX DE REVIENT					
10%	5%	1,26 €	1,32 €	1,35 €	1,40 €	1,46 €	1,51 €
15%	8%	1,35 €	1,41 €	1,44 €	1,50 €	1,55 €	1,61 €
20%	10%	1,43 €	1,50 €	1,53 €	1,59 €	1,65 €	1,71 €
25%	13%	1,53 €	1,59 €	1,63 €	1,69 €	1,75 €	1,81 €
30%	15%	1,62 €	1,69 €	1,72 €	1,79 €	1,85 €	1,92 €
35%	18%	1,71 €	1,79 €	1,82 €	1,89 €	1,96 €	2,03 €
40%	20%	1,81 €	1,89 €	1,93 €	2,00 €	2,07 €	2,14 €
45%	23%	1,91 €	1,99 €	2,03 €	2,10 €	2,18 €	2,25 €
50%	25%	2,02 €	2,10 €	2,14 €	2,21 €	2,29 €	2,36 €
55%	28%	2,12 €	2,21 €	2,25 €	2,33 €	2,40 €	2,48 €
60%	30%	2,23 €	2,32 €	2,36 €	2,44 €	2,52 €	2,60 €
65%	33%	2,34 €	2,43 €	2,48 €	2,56 €	2,64 €	2,72 €
70%	35%	2,46 €	2,55 €	2,59 €	2,68 €	2,76 €	2,85 €
75%	38%	2,57 €	2,67 €	2,71 €	2,80 €	2,89 €	2,98 €
80%	40%	2,69 €	2,79 €	2,84 €	2,93 €	3,02 €	3,11 €
85%	43%	2,81 €	2,91 €	2,96 €	3,05 €	3,15 €	3,24 €
90%	45%	2,94 €	3,04 €	3,09 €	3,18 €	3,28 €	3,37 €
95%	48%	3,06 €	3,17 €	3,22 €	3,32 €	3,41 €	3,51 €
100%	50%	3,19 €	3,30 €	3,35 €	3,45 €	3,55 €	3,65 €

Par hypothèse : taux de frais à l'arrivée = 50% du taux de fret

Source : Démonstration inspirée des travaux de M. Richard Crestor, ex Secrétaire Général de l'AMPI Martinique

Cette simulation permet de mesurer **le surcoût du produit importé par rapport au prix d'achat**.

Ainsi, par exemple, pour un taux de fret au départ de 30 % et un taux d'octroi de mer (OME + OMER) de 22,5 %, le prix de revient est de 1,79 € pour 1,00 € de prix d'achat, soit un surcoût de 79 % (ou un coefficient multiplicateur de 1,79 du prix d'achat).

Appliquée aux six produits étudiés, cette méthode de calcul permet d'observer que **l'effet cumulé du fret et de l'octroi de mer peut conduire, dans certains cas, à un prix de revient de la marchandise importée jusqu'à 2 fois supérieur à son prix d'achat**.

On observe par exemple un prix de revient de :

- 2,06 fois supérieur au prix d'achat pour l'eau minérale en Martinique,
- 1,8 fois supérieur pour l'orange à La Réunion.

¹⁴ Par hypothèse, le taux frais à l'arrivée est supposé égal à 50 % du taux de fret

POIDS RELATIFS DU FRET ET DE L'OME DANS LE PRIX DE REVIENT

	PRIX D'ACHAT (euros/kg)	PRIX DE REVIENT (euros/kg)	COEFFICIENT REVIENT/ACHAT	POIDS DE L'ACHAT AU DEPART DANS LE REVIENT	POIDS DU FRET DANS LE REVIENT	POIDS DE L'OM DANS LE REVIENT	POIDS DES FRAIS A L'ARRIVEE DANS LE REVIENT
GUADELOUPE							
1 EAUX	0,25 €	0,51 €	2,05	48,7%	23,4%	16,2%	11,7%
2 LESSIVE	1,94 €	2,58 €	1,33	75,2%	4,6%	17,9%	2,3%
3 PATES ALIMENTAIRES	1,55 €	1,92 €	1,24	80,8%	7,3%	8,4%	3,6%
4 STEACK HACHE	6,06 €	7,10 €	1,17	85,4%	4,1%	8,5%	2,0%
5 CONSERVE SARDINE	3,77 €	4,63 €	1,23	81,5%	2,6%	14,7%	1,3%
6 TOMATE	1,45 €	1,95 €	1,34	74,6%	9,9%	10,6%	5,0%
GUYANE							
1 EAUX	0,29 €	0,55 €	1,92	52,1%	26,7%	7,9%	13,4%
2 LESSIVE	1,80 €	2,31 €	1,29	77,8%	6,4%	12,6%	3,2%
3 PATES ALIMENTAIRES	1,53 €	2,04 €	1,34	74,8%	8,5%	12,5%	4,2%
4 STEACK HACHE	5,57 €	6,67 €	1,20	83,5%	5,1%	8,9%	2,6%
5 CONSERVE SARDINE	4,27 €	5,16 €	1,21	82,8%	2,9%	12,9%	1,4%
6 TOMATE	2,17 €	2,75 €	1,27	78,9%	8,3%	8,7%	4,1%
MARTINIQUE							
1 EAUX	0,25 €	0,52 €	2,06	48,5%	23,5%	16,2%	11,7%
2 LESSIVE	1,86 €	2,49 €	1,34	74,8%	4,9%	17,9%	2,4%
3 PATES ALIMENTAIRES	1,63 €	2,01 €	1,23	81,0%	7,1%	8,4%	3,5%
4 STEACK HACHE	6,70 €	7,69 €	1,15	87,2%	4,0%	6,8%	2,0%
5 CONSERVE SARDINE	3,84 €	4,40 €	1,15	87,3%	2,8%	8,6%	1,4%
6 TOMATE	1,43 €	1,94 €	1,36	73,6%	10,6%	10,5%	5,3%
MAYOTTE							
1 EAUX	0,27 €	0,46 €	1,70	58,8%	26,1%	2,1%	13,0%
2 LESSIVE	1,49 €	1,99 €	1,34	74,9%	6,0%	16,2%	3,0%
3 PATES ALIMENTAIRES	1,33 €	1,61 €	1,21	82,4%	8,7%	4,6%	4,3%
4 STEACK HACHE	4,77 €	5,59 €	1,17	85,3%	6,7%	4,6%	3,4%
5 CONSERVE SARDINE	3,12 €	3,94 €	1,26	79,1%	3,0%	16,4%	1,5%
6 ORANGE	0,77 €	1,35 €	1,76	57,0%	18,6%	15,1%	9,3%
REUNION							
1 EAUX	0,56 €	0,78 €	1,40	71,4%	15,3%	5,6%	7,6%
2 LESSIVE	1,67 €	1,96 €	1,16	85,0%	6,1%	5,9%	3,0%
3 PATES ALIMENTAIRES	1,69 €	2,02 €	1,18	83,7%	6,9%	5,9%	3,5%
4 STEACK HACHE	6,91 €	7,49 €	1,06	92,3%	5,1%	0,0%	2,6%
5 CONSERVE SARDINE	4,49 €	4,67 €	1,03	96,2%	2,5%	0,0%	1,3%
6 ORANGE	0,48 €	0,87 €	1,80	55,6%	29,6%	0,0%	14,8%

➤ **Le fret constitue le facteur premier d'enchérissement du prix et ce à deux égards :**

- **du fait du coût du fret lui-même.** Rappelons que le coût du fret est d'autant plus élevé que la valeur de la marchandise par unité transportée est faible et/ou que le tonnage (ou volume) pouvant être chargé est faible. Pour l'eau, en particulier, produit volumineux et à faible valeur, le poids du fret dans le revient varie ainsi entre 15,3 % et 26,7 % selon les territoires observés,
- **du fait de son effet de levier sur la valeur taxable et, par conséquent, sur le montant d'octroi de mer externe payé.**

4.2- IMPACT DE L'OCTROI DE MER SUR LE PRIX DE VENTE DANS LE DISPOSITIF ACTUEL

L'octroi de mer externe **fonctionnant** de fait comme un droit de douane, il est perçu au port sur la valeur CIF de la marchandise.

Après paiement, l'octroi de mer externe n'est ainsi plus considéré comme une taxe.

En comptabilité, l'importateur inscrit l'octroi de mer externe payé dans un compte de charge de classe 6 et l'intègre dans son revient puis dans l'assiette de sa marge, contrairement à la TVA payée à l'importation qui est comptabilisée sur un compte de classe 4 pour être compensée par la TVA collectée à la vente inscrite sur ce même compte.

➤ **Ainsi, en aval, l'octroi de mer externe n'apparaît pas distinctement sur les factures et ne fait l'objet d'aucun traitement comptable particulier pour en assurer la neutralité économique ou fiscale.**

Ce fonctionnement induit :

- Un deuxième facteur d'enchérissement du prix qui tient aux **taux de marge pratiqués par les opérateurs tout au long de la chaîne de distribution.**

⚠ Précisons que la pratique de marges est toute légitime et qu'elle n'est ici ni contestée, ni critiquée.

La difficulté tient au fait que **ces taux de marge sont appliqués sur un prix qui intègre l'octroi de mer externe¹⁵. La taxe est ainsi margée.**

Concernant les 6 produits étudiés et compte tenu de nos hypothèses, soit :

- coefficient de marge de 1,36 pour l'importateur et de 1,30 pour le distributeur
- aucun intermédiaire supplémentaire.

➤ **Le montant de l'octroi de mer externe effectivement payé par le consommateur est 80 % plus élevé que l'octroi de mer externe payé par l'importateur sur le prix CIF.**

¹⁵ NB : Au stade de l'importation, l'octroi de mer externe fonctionne bien comme le précise l'article 45 de la loi 2004-639. C'est ensuite, au moment de la première revente, qu'il est incorporé comptablement au revient et qu'il est margé.

Ce « **sur-impact** » de l'octroi de mer externe se décline comme suit par territoire :

DOM	OME PAYE PAR L'IMPORTATEUR			OME PAYE PAR LE CONSOMMATEUR			« SUR IMPACT » OME DANS LE PRIX FINAL
	VALEUR CIF IMPORTEE	TAUX MOYEN PONDERE OME SUR PRIX CIF	OM PAYE SUR VALEUR CIF IMPORTEE	VALEUR VENTE AU CONSOMMATEUR	TAUX OME SUR PRIX DE VENTE	OM COLLECTE SUR VENTE	
GUADELOUPE	36 222 100 €	15,1%	5 453 076 €	79 418 314 €	12,3%	9 795 431 €	5,5 %
GUYANE	21 380 970 €	12,0%	2 557 956 €	45 551 752 €	10,2%	4 604 321 €	4,5 %
MARTINIQUE	33 522 000 €	11,7%	3 920 594 €	70 544 717 €	10,0%	7 057 069 €	4,4 %
MAYOTTE	29 596 200 €	6,4%	1 908 090 €	59 658 814 €	5,9%	3 434 562 €	2,6 %
LA REUNION	57 424 700 €	3,5%	2 029 060 €	114 045 577 €	3,2%	3 652 307 €	1,4 %
LA REUNION (taux OME positif)	31 216 300 €	6,5%	2 029 060	65 270 406,9 €	5,6%	3 652 307 €	2,5 %

* les valeurs absolues doivent être comparées avec prudence car elles sont liées aux volumes importés qui diffèrent fortement selon les territoires pour le même produit.

**Pour 3 produits observés (steak haché, conserve de sardine et orange) le taux d'OME est nul à la Réunion, d'où un taux moyen pondéré particulièrement bas et un sur-impact moyen pondéré modéré.

» **En toute logique, plus le taux d'OME est élevé, plus son « sur-impact » est important.**

OME payé à l'import et OME payé par le consommateur final (détail par produit)

	TAUX OME SUR PRIX CIF	OME PAYE PAR L'IMPORTATEUR (euros/kg)	VALEUR OM DANS LE PRIX FINAL (euros/kg)	DELTA EN VALEUR (euros/kg)	% DELTA DANS LE PRIX
GUADELOUPE					
1 EAUX	22,5%	0,08 €	0,15 €	0,06 €	6,9%
2 LESSIVE	22,5%	0,46 €	0,83 €	0,37 €	7,5%
3 PATES ALIMENTAIRES	9,5%	0,16 €	0,29 €	0,13 €	3,7%
4 STEACK HACHE	9,5%	0,60 €	1,09 €	0,48 €	3,8%
5 CONSERVE SARDINE	17,5%	0,68 €	1,22 €	0,54 €	6,5%
6 TOMATE	12,5%	0,21 €	0,37 €	0,16 €	4,7%
GUYANE					
1 EAUX	10,0%	0,04 €	0,08 €	0,03 €	3,6%
2 LESSIVE	15,0%	0,29 €	0,53 €	0,23 €	5,3%
3 PATES ALIMENTAIRES	15,0%	0,26 €	0,46 €	0,20 €	5,7%
4 STEACK HACHE	10,0%	0,59 €	1,06 €	0,47 €	4,0%
5 CONSERVE SARDINE	15,0%	0,66 €	1,19 €	0,53 €	5,7%
6 TOMATE	10,0%	0,24 €	0,43 €	0,19 €	3,9%
MARTINIQUE					
1 EAUX	22,5%	0,08 €	0,15 €	0,07 €	7,2%
2 LESSIVE	22,5%	0,45 €	0,80 €	0,36 €	7,5%
3 PATES ALIMENTAIRES	9,5%	0,17 €	0,30 €	0,13 €	3,7%
4 STEACK HACHE	7,5%	0,53 €	0,95 €	0,42 €	3,0%
5 CONSERVE SARDINE	9,5%	0,38 €	0,68 €	0,30 €	3,8%
6 TOMATE	12,5%	0,20 €	0,37 €	0,16 €	4,7%
MAYOTTE					
1 EAUX	2,5%	0,01 €	0,02 €	0,01 €	1,0%
2 LESSIVE	20,0%	0,32 €	0,58 €	0,26 €	7,3%
3 PATES ALIMENTAIRES	5,0%	0,07 €	0,13 €	0,06 €	2,1%
4 STEACK HACHE	5,0%	0,26 €	0,46 €	0,21 €	2,1%
5 CONSERVE SARDINE	20,0%	0,65 €	1,17 €	0,52 €	7,6%
6 ORANGE	20,0%	0,20 €	0,37 €	0,16 €	6,8%
REUNION					
1 EAUX	6,5%	0,04 €	0,08 €	0,04 €	2,5%
2 LESSIVE	6,5%	0,12 €	0,21 €	0,09 €	2,5%
3 PATES ALIMENTAIRES	6,5%	0,12 €	0,21 €	0,10 €	2,6%
4 STEACK HACHE	0,0%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,0%
5 CONSERVE SARDINE	0,0%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,0%
6 ORANGE	0,0%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,0%

➤ **Non seulement l'impact de l'octroi de mer externe sur le prix payé par le consommateur est démultiplié, mais ce delta, d'un montant non négligeable, ne vient pas abonder le budget des collectivités domiennes.**

- Enfin, un troisième facteur d'enchérissement est lié au fait que **sur un prix de vente HT qui intègre l'octroi de mer externe, s'applique la TVA.**

Or, cette pratique pourrait sembler contraire à l'article 45 de la loi 2004-639 du 2 juillet 2004 modifié par la loi 2015-762 du 29 Juin 2015 art 31 qui dispose :

« Par exception aux dispositions du 1° du I de l'article 267 et du 1° de l'article 292 du code général des impôts, l'octroi de mer et l'octroi de mer régional ne sont pas compris dans la base d'imposition de la taxe sur la valeur ajoutée. »

L'intention du législateur était selon nous d'indiquer que l'octroi de mer et l'octroi de mer régional en tant que taxes ne sont pas à inclure dans l'assiette de la TVA. Il en va ainsi de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional payés par un importateur à la douane à l'importation ou lors de la vente de sa production par un producteur local. Dans les deux cas, ces taxes n'entrent pas dans l'assiette de la TVA.

L'octroi de mer et l'octroi de mer régional incluent dans les prix de revient, qui ne sont donc plus des taxes mais des éléments du revient, n'étaient sans doute pas expressément visés par la loi. Pour autant, le législateur avait sans doute à l'époque méconnu l'aspect inflationniste de cette inclusion de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional dans le revient, s'agissant de l'assiette de la TVA.

⚠ À noter que la Cour régionale des comptes de Guadeloupe, dans son rapport du 9 octobre 2020, confirme cette irrégularité et son incidence sur le pouvoir d'achat en Guadeloupe.

Illustration simplifiée de l'impact de la taxation de l'OME à la TVA sur le prix de vente

Situation actuelle		OM comptablement neutralisé (traité en classe 4, comme la TVA)	
Valeur douane ou sortie d'usine	100 €	Valeur douane ou sortie d'usine	100 €
OM 7%+2,5%=9,5%	9,50 €	OM 7 %+2,5%=9,5 %	9,50 €
Prix de revient	109,50 €	Prix de revient (après neutralisation comptable de l'OM)	100 €
Taux de marge	50 %	Taux de marge	50 %
Prix de vente HT	164,25 €	Prix de vente HT et avant OM	150 €
TVA 8,5%	13,96 €	TVA 8,5 %	12,75 €
Prix de vente TTC	178,21 €	Prix de vente TTC	172,25 €

Source : Démonstration faite par M. Didier Payen - industriel et importateur en Guadeloupe

➤ **Le prix payé par le consommateur pourrait être ainsi abaissé de 5,96 euros, soit 3,3 % dans cet exemple.**

4.3- SYNTHÈSE DES FACTEURS DE RENCHERISSEMENT DES PRIX DANS LE DISPOSITIF ACTUEL ET PISTES D'OPTIMISATION

	FACTEURS DE « SUR-IMPACT » SUR LE PRIX FINAL	PISTES D'OPTIMISATION
FRET	<ul style="list-style-type: none"> Variable en fonction du produit (valeur et poids) 	<p>Maîtriser les coûts de fret :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Lutter contre les oligopoles maritimes → Négocier un tarif ad valorem <p>Sortir le fret de la base taxable</p> <ul style="list-style-type: none"> → Mesurer l'impact sur la recette <p>Projet de péréquation en cours d'étude en Martinique</p>
OME	<ul style="list-style-type: none"> À hauteur du taux d'OME et du taux de marge Interrogation sur la prise en compte effective des marges arrière dans la formation du prix, marges qui représentent en moyenne 15 % à 20 % du prix d'achat du distributeur¹⁶. 	<p>Sortir l'OME du prix de revient</p> <ul style="list-style-type: none"> → Mettre en place les conditions comptables et juridiques pour un fonctionnement type TVA
TVA SUR OME		

¹⁶ Dires d'acteurs

5- SIMULATION DU FONCTIONNEMENT D'UN REGIME DE DEDUCTIBILITE DE L'OME

La mise en place d'un fonctionnement « type TVA » comporte au moins trois avantages :

- **Baisse du prix à la consommation** par :
 - la diminution mécanique du prix de revient
 - La fin de la taxation de l'OME à la TVA.
- **Transparence de la taxe** qui peut désormais apparaître sur la facture du consommateur, qui mesurera ainsi précisément sa contribution au financement de son territoire,
- **Harmonisation du fonctionnement de l'OME et de l'OMI** qui lui est déjà déductible.

L'application de ce régime aux produits observés dans la présente étude confirme qu'**à recette totale constante pour les collectivités, le prix de vente au consommateur diminue (entre 0,9 % et 8,6 % pour l'échantillon de produits observés).**

DOM	RÉGIME ACTUEL				RÉGIME DE DÉDUCTIBILITÉ			EVOL RECETTES COLLECTIVITES	BAISSE PRIX DE VENTE AU CONSOMMATEUR
	VALEUR VENTE AU CONSOMMATEUR	OM PAYE SUR PRIX CIF = RECETTES COLLECTIVITES	TAUX OME SUR PRIX DE VENTE AU CONSOMMATEUR	OME COLLECTE SUR VENTES AU CONSOMMATEUR	VALEUR VENTE AU CONSOMMATEUR	TAUX OME SUR PRIX VENTE AU CONSOMMATEUR	OME COLLECTE SUR VENTES = RECETTES COLLECTIVITES		
GUADELOUPE	79 418 313,8 €	5 453 076 €	12,3 %	9 795 431 €	74 737 357	7,3 %	5 453 076 €	0,0 %	-5,9 %
GUYANE	45 551 752,1 €	2 557 956 €	10,1 %	4 604 321 €	42 819 930	6,0 %	2 557 956 €	0,0 %	-6,0 %
MARTINIQUE	70 544 716,8 €	3 920 594 €	10,0 %	7 057 069 €	67 219 969	5,8 %	3 920 594 €	0,0 %	-4,7 %
MAYOTTE	59 658 813,9 €	1 908 090 €	5,8 %	3 434 562 €	56 829 803	3,4 %	1 908 090 €	0,0 %	-4,7 %
LA REUNION	114 045 577,3 €	2 029 060 €	3,2 %	3 652 307 €	112 225 072	1,8 %	2 029 060 €	0,0 %	-1,6 %
LA REUNION (uniquement avec taux OME positif)	65 270 406,9 €	2 029 060 €	5,6 %	3 652 307 €	63 449 902	3,2 %	2 029 060 €	0,0 %	-2,8 %

Impact sur la baisse des prix à la consommation (produit par produit)

	VALEUR VENTE AU CONSOMMATEUR DANS LE REGIME ACTUEL	VALEUR VENTE AU CONSOMMATEUR DANS LE REGIME DE DEDUCTIBILITE	BAISSE DU PRIX DE VENTE AU CONSOMMATEUR
GUADELOUPE			
1 EAUX	6 991 905 €	6 486 069 €	-7,2%
2 LESSIVE	27 446 834 €	25 089 029 €	-8,6%
3 PATES ALIMENTAIRES	10 916 903 €	10 509 792 €	-3,7%
4 STEACK HACHE	27 640 613 €	26 592 869 €	-3,8%
5 CONSERVE SARDINE	3 245 955 €	3 033 087 €	-6,6%
6 TOMATE	3 176 105 €	3 026 512 €	-4,7%
GUYANE			
1 EAUX	2 462 591 €	2 378 329 €	-3,4%
2 LESSIVE	13 444 261 €	12 631 632 €	-6,0%
3 PATES ALIMENTAIRES	3 089 295 €	2 921 696 €	-5,4%
4 STEACK HACHE	22 520 922 €	21 654 344 €	-3,8%
5 CONSERVE SARDINE	2 196 875 €	2 056 738 €	-6,4%
6 TOMATE	1 223 507 €	1 177 192 €	-3,8%
MARTINIQUE			
1 EAUX	3 236 344 €	3 002 366 €	-7,2%
2 LESSIVE	15 908 574 €	14 543 813 €	-8,6%
3 PATES ALIMENTAIRES	9 306 818 €	8 959 444 €	-3,7%
4 STEACK HACHE	34 175 685 €	33 133 447 €	-3,0%
5 CONSERVE SARDINE	4 015 586 €	3 862 336 €	-3,8%
6 TOMATE	3 901 709 €	3 718 563 €	-4,7%
MAYOTTE			
1 EAUX	7 662 429 €	7 591 834 €	-0,9%
2 LESSIVE	1 129 733 €	1 050 384 €	-7,0%
3 PATES ALIMENTAIRES	2 338 639 €	2 292 359 €	-2,0%
4 STEACK HACHE	40 812 895 €	39 997 041 €	-2,0%
5 CONSERVE SARDINE	5 545 955 €	5 192 671 €	-6,4%
6 ORANGE	755 096 €	705 514 €	-6,6%
REUNION			
1 EAUX	4 975 350 €	4 850 268 €	-2,5%
2 LESSIVE	52 765 039 €	51 270 154 €	-2,8%
3 PATES ALIMENTAIRES	7 530 018 €	7 332 130 €	-2,6%
4 STEACK HACHE	34 650 522 €	34 650 522 €	0,0%
5 CONSERVE SARDINE	11 188 871 €	11 188 871 €	0,0%
6 ORANGE	2 935 778 €	2 935 778 €	0,0%

Illustration de la baisse du prix à l'importation grâce au régime de déductibilité - Cas de l'eau en Guadeloupe (en €/Kg)

	Valeurs en%	Régime de l'Octroi de mer actuel		Régime de l'Octroi de mer déductible		% de baisse
		Valeurs	Recette fiscale	Valeurs	Recette fiscale	
Prix d'achat		0,25 €		0,25 €		
Fret au départ	48,0 %	0,12 €		0,12 €		
Prix CIF		0,36 €		0,36 €		
Octroi de mer actuel	22,5 %	0,08 €	0,08 €			
Octroi de mer déductible	11,0 %				0,04 €	
Frais à l'arrivée	24,0 %	0,06 €		0,06 €		
Prix de revient		0,51 €		0,42 €		-16,2 %
Coefficient multiplicateur Importateur		1,36 €		1,36 €		
Marge brute Importateur	26,5 %	0,18 €		0,15 €		
Prix de vente HT Importateur		0,69 €		0,58 €		
Coefficient multiplicateur Distributeur		1,30 €		1,30 €		
Marge brute Distributeur	23,1 %	0,21 €		0,17 €		
Prix de vente au public HT		0,89 €		0,75 €		
TVA	2,1 %	0,02 €		0,02 €		
Prix de vente au public TTC		0,91 €		0,77 €		-16,2 %
Octroi de mer s/vente au public	11,0 %			0,08 €		
Prix de vente TVA et OM inclus		0,91 €		0,85 €		-7,2 %
Recette fiscale actuelle :			0,08 €			
Recette fiscale octroi de mer déductible :						
<i>Octroi de mer payé déductible</i>					0,04 €	
<i>Octroi de mer perçu s/vente</i>					0,08 €	
<i>Octroi de mer déduit</i>					-0,04 €	
Solde					0,08 €	

6- CONDITIONS ET FAISABILITE JURIDIQUES DE LA MISE EN PLACE D'UN REGIME DE DEDUCTIBILITE DE L'OCTROI DE MER

6.1- UN DROIT INCOMPLET ET LIMITÉ À LA PRODUCTION LOCALE

A- Limites actuelles du droit à déduction en matière d'octroi de mer

Le droit à déduction prévu par la loi du 2 juillet 2004 (modifiée) relative à l'octroi de mer est inabouti à ce jour dans la mesure où il est limité aux producteurs et n'est pas neutre pour ceux-ci.

Bien que la mise en place d'une généralisation du droit à déduction et une neutralité pour les opérateurs serait souhaitable, la faisabilité demeure complexe en pratique et génère des contraintes importantes qu'il convient d'anticiper.

Conformément à l'article 14 de la loi du 2 juillet 2004 (modifiée) « *L'octroi de mer qui a grevé les éléments du prix d'une opération imposable est déductible de l'octroi de mer applicable à cette opération (...)* ».

Il ressort de ces dispositions que l'octroi de mer qui a été supporté au titre d'une dépense affectée à une opération imposable est déductible de l'octroi de mer applicable à ladite opération (i.e l'opération ouvrant droit à déduction). Le droit à déduction est donc ouvert exclusivement aux producteurs et à « l'opération » de livraison de biens issus d'une production locale.

La référence à « cette » opération dans la loi concerne l'opération imposable pour laquelle la dépense a été réalisée. Il apparaît que pour chaque opération, il est nécessaire de déterminer d'une part si l'opérateur réalise une opération imposable au sens de l'octroi de mer et si d'autre part, les dépenses concernées ont effectivement été affectées à cette activité.

Une opération imposable au sens de l'octroi de mer est définie à l'article 2 de la loi octroi de mer qui prévoit que « *sont considérées comme des activités de production les opérations de fabrication, de transformation ou de rénovation de biens meubles corporels, ainsi que les opérations agricoles et extractives* ».

» Le droit à déduction n'est donc pas ouvert aux distributeurs ou aux personnes qui ne réalisent pas d'opérations de transformation.

La loi octroi de mer de 2015 indiquait expressément en ce qui concerne le droit à déduction que l'article 14 de la loi du 2 juillet 2004 met en place « **un mécanisme de déductibilité de l'octroi de mer comparable à celui applicable pour la TVA prévu à l'article 271 du code général des impôts** ».

L'objectif du législateur était donc de mettre en place un mécanisme proche ou similaire à celui de la TVA. Cependant, bien que la récupération de l'octroi de mer d'amont soit l'expression du principe du droit à déduction emprunté à la TVA, celui-ci n'est pas totalement abouti en raison **du défaut de neutralité.**

Ainsi :

- **D'un point de vue de la TVA**, les opérations ouvrant droit à déduction comprennent les opérations dans le champ d'application de la TVA effectivement soumises à la TVA et certaines opérations qui, bien qu'exonérées de la taxe, sont expressément assimilées aux opérations taxées pour l'exercice du droit à déduction (à titre d'exemples : livraisons intracommunautaires, exportations...).
- **En matière d'octroi de mer**, les opérations ouvrant droit à déduction sont celles qui grèvent la production locale au sens de l'octroi de mer. La récupération de cet octroi de mer est en revanche limitée conformément à l'article 24 de la loi, puisque l'octroi de mer qui n'a pas pu faire l'objet d'une imputation ne peut être remboursé que dans deux cas :
 - lorsque le crédit a été généré par une déduction de l'octroi de mer qui a grevé un bien d'investissement ;
 - lorsque le crédit a été généré par une déduction afférente à des exportations ou à des opérations assimilées à des opérations taxées.

La limitation du droit au remboursement du crédit d'octroi de mer à des opérations strictement encadrées par la loi emporte la conséquence directe de générer un surcoût qui devient dans certaines situations une charge. L'octroi de mer qui a grevé la production des biens (stocks) vendus localement n'est ainsi pas déductible.

B- Conditions de mise en place d'un mécanisme de déduction effectif pour la production locale (avec remboursement de l'OME supporté)

Dans le cadre de la mise en place **d'un droit à déduction complet de l'octroi pour la production locale**, il serait opportun :

- d'étendre le droit au remboursement du crédit de TVA aux opérations susvisées (i.e biens autres que les immobilisations et les exportations),
 - à cet égard, il conviendrait d'ailleurs de préférer le terme « activité » au terme « opération » dans la définition du périmètre du droit à déduction de l'octroi de mer afin d'éviter des divergences d'interprétation et la limitation de ce droit.
- Il suffirait pour cela d'abroger la limitation portée à l'article 24 de la loi.

L'octroi de mer serait ainsi celui qui grève l'activité réalisée et non l'opération. En effet, une importation d'un bien soumis à l'OM peut être faite, par exemple, pour les besoins du développement d'un nouveau produit localement qui ne donnera pas lieu immédiatement à une opération imposable en tant que telle, mais qui est clairement liée à une activité imposable à l'OM dans l'absolu.

Un mécanisme de déductibilité de l'octroi de mer requiert en outre la nécessité de garantir une lisibilité et une transparence de la taxe aussi bien pour les autorités de contrôle que pour le client final qui supporte *in fine* le coût de l'octroi de mer.

Rappelons que conformément à l'article 17 de la loi, l'octroi de mer déductible est, outre celui payé à l'importation, celui qui figure sur les factures d'achats qui sont délivrées par les fournisseurs, si ces derniers sont légalement autorisés à le faire figurer sur lesdites factures.

En d'autres termes, la généralisation du droit à déduction de l'octroi de mer devra emporter une obligation de mention sur la facture du taux et du montant d'octroi de mer.

Pour appliquer un tel régime de revente qui exclurait l'OM de la base TVA et du revient, et qui permettrait un droit à déduction de l'OM d'amont pour la production locale, il faudrait à la fois :

Modifier plusieurs articles de la loi OM :

1. modifier l'article 24 de la Loi qui limite le remboursement effectif aux biens d'investissement et aux exportations, en ouvrant le remboursement à tout type de bien, comme en matière de TVA ;
2. modifier l'article 35 prévoyant les obligations de facturation pour que les factures portent nécessairement le montant de l'OM et de l'OMR rémanent sur chaque vente ;
3. modifier l'article 36 pour que les obligations de facturation et de comptabilisation portant sur l'OM s'appliquent également à des non-assujettis (des non-producteurs locaux), afin que les revendeurs se voient contraints de mentionner sur facture l'OM rémanent de l'article 35 modifié et tiennent une comptabilité permettant de l'identifier.
4. modifier le II de l'article 33 pour que toute personne ne soit pas automatiquement redevable de l'OM ou de l'OMR du simple fait de sa facturation, lorsqu'il s'agit de l'OMR et de l'OMR rémanents portés sur une facture aux fins de suivi et de la déduction de l'assiette de la TVA.

Modifier l'article de la loi OM portant sur la TVA :

Modifier l'article 45 de la loi, afin que non seulement l'OM et l'OMR payés en douane à l'importation ou à la production locale soient exclus de l'assiette de la TVA, mais également l'OM et l'OMR rémanent mentionné sur les factures des revendeurs.

6.2- CONDITIONS DE LA MISE EN PLACE D'UN MÉCANISME DE DÉDUCTION DE L'OCTROI DE MER EXTERNE (OME) ÉTENDU À L'IMPORTATION DE BIENS FINIS

Contrairement au droit à déduction prévu en matière de TVA, le droit à déduction existant en matière d'octroi de mer ne s'applique qu'aux assujettis au sens de l'article 2 de la loi OM, soit les producteurs locaux (même si pour eux, le droit à déduction est imparfait puisqu'il ne donne droit à remboursement de l'OM d'amont que dans des cas très limités).

» Créer un mécanisme de déduction de l'octroi de mer externe (OME) supporté en amont sur toute la chaîne économique implique donc une refonte très substantielle de la Loi OM.

À ce titre, trois remarques importantes nous semblent devoir être formulées à titre liminaire :

1. une telle réforme n'est pas concevable sans **l'aval du Conseil de l'Union**, qui devra émettre une autorisation à l'attention de l'État français, pour que le cadre européen de l'OM soit respecté, et ne pas voir la France condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne dans quelques années,
2. une telle réforme implique de **respecter les écarts de taux tels qu'encadrés par le droit de l'Union**. Une telle réforme ne doit donc pas conduire à taxer les produits importés au-delà des écarts prévus pour la protection de la production locale.

3. Un tel changement, qui aboutirait à un régime proche de la TVA, et qui, pour le dire autrement, créerait une taxe concurrente et parallèle à la TVA en Martinique, en Guadeloupe et à La Réunion, **serait, selon nous, possible, dans la mesure où l'article 6-1°-c de la Directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006, relative au système commun de la TVA, dispose que ladite Directive ne s'applique pas aux territoires français visés à l'article 349 et à l'article 255, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.** Ainsi, la Directive TVA ne s'applique pas dans nos territoires ultramarins, permettant de s'affranchir de tous les carcans TVA existants en métropole, pour autant bien sûr que les règles d'OM nouvelles ne contreviennent pas aux principes de libre circulation.

Pour appliquer **un régime de revente qui exclurait l'OM de la base TVA et du revient**, et qui permettrait un droit à déduction de l'OM d'importation au niveau de tous les maillons de la chaîne économique, il faudrait :

A- Modifier plusieurs articles de la loi OM

1. Créer un nouvel assujetti, le « revendeur de biens importés » :
 - créer à l'article 1 un 3^{ème} alinéa pour créer un 3^{ème} chef de taxation à l'octroi de mer, en sus de l'importation et de la livraison de biens par les producteurs locaux : « *les livraisons par les assujettis revendeurs de biens importés, lorsqu'il n'existe pas de production locale de biens équivalents* » ;
 - créer un article 2-bis pour prévoir que « *Sont également assujettis à l'octroi de mer, les revendeurs de biens ayant supporté l'octroi de mer à l'importation, lorsqu'il n'existe pas de production locale de biens équivalents* ». Une même logique pourrait également être étendue aux reventes de biens fabriqués localement, ayant supportés un octroi de mer de production et revendus par des assujettis revendeurs. A noter que pour les assujettis revendeurs, aucun seuil d'assujettissement ne serait prévu. Ils deviendraient donc assujettis dès le 1^{er} euro.
2. Modifier l'article 3 en prévoyant à l'alinéa 2, qu'« *est considérée comme livraison d'un bien, le transfert du pouvoir de disposer d'un bien meuble corporel comme un propriétaire, qu'il s'agisse de la livraison par un assujetti producteur ou un assujetti revendeur* ».
3. L'article 9-2° de la loi, prévoyant l'assiette de l'OM, devrait prévoir que la base d'imposition est constituée par « *les prix hors taxe sur la valeur ajoutée et hors accises pour les opérations mentionnées au 2° et au 3° de l'article 1^{er}* », afin de couvrir tant les opérations de livraisons par les producteurs locaux, que les opérations de livraisons par les revendeurs de biens ayant supporté l'OM à l'importation.
4. L'article 13 devrait aussi être modifié pour prévoir au 2° que l'octroi de mer est liquidé, « *pour les opérations mentionnées au 2° et au 3° du même article, au vu des déclarations trimestrielles souscrites par les assujettis* ». Il conviendra alors de modifier la déclaration trimestrielle d'OM pour y inclure les opérations de reventes par des assujettis revendeurs.
5. L'article 17 sur le droit à déduction devrait être modifié pour prévoir que « *l'octroi de mer dont les assujettis producteurs ou les assujettis revendeurs peuvent opérer la déduction est, selon les cas [...]* ». Il conviendra de déterminer à cet article, si les assujettis revendeurs peuvent récupérer la TVA supportée sur les achats de biens ayant supporté l'OM à l'importation, ou également sur ceux ayant supporté l'OM sur de la production locale.

6. Il conviendra de déterminer si la déduction de l'OM sur des dépenses d'investissement prévue à l'article 19 est également ouverte à des assujettis revendeurs, ou seulement limitée aux assujettis producteurs locaux. La logique voudrait sans doute que le droit à remboursement de la TVA sur les investissements soit limité aux assujettis producteurs locaux, pour leurs dépenses liées à la production locale.
7. Il semblerait logique de ne pas faire évoluer les articles 23 et 24 pour les assujettis revendeurs. Ces derniers pourraient alors imputer l'OM supporté en amont sur l'OM d'aval, mais sans jamais obtenir de droit à remboursement.
8. L'article 33 devrait également être amendé pour prévoir que « *L'octroi de mer est dû par [...], 2° les personnes qui réalisent des opérations imposables mentionnées au 2° et au 3° de l'article 1^{er}* ». Le redevable serait ainsi non seulement l'assujetti producteur, mais également l'assujetti revendeur.
9. Les articles suivants, portant sur les obligations déclaratives, de comptabilisation et de facturation, s'appliqueraient « de facto » à tout assujetti, qu'il soit donc assujetti revendeur ou assujetti producteur.
10. Il faudra toutefois modifier l'article 35 prévoyant les obligations de facturation pour que les factures portent nécessairement le montant de l'OM et de l'OMR rémanent sur chaque vente ;
11. Il faudra modifier l'article 36 pour que les obligations de facturation et de comptabilisation portant sur l'OM s'appliquent également à assujettis revendeurs, afin qu'ils soient contraints de mentionner sur facture l'OM rémanent de l'article 35 modifié et tiennent une comptabilité permettant de l'identifier.

B- Modifier l'article de la loi OM portant sur la TVA

Il faudra modifier l'article 45 de la loi, afin que non seulement l'OM et l'OMR payés en douane à l'importation ou à la production locale soient exclus de l'assiette de la TVA, mais également l'OM et l'OMR mentionnés sur les factures des assujettis revendeurs.

» Pour être efficace, le droit à déduction de l'OME devra être totalement récupérable et donc neutre sur toute la chaîne de valeur.

6.3- CONTRAINTES LIÉES À LA MISE EN PLACE DU DROIT À DÉDUCTION EN MATIÈRE D'OCTROI DE MER

Le régime fiscal tel que prévu par la loi relative à l'octroi de mer ainsi que par la Décision du Conseil de l'UE ne s'oppose pas à la mise en place d'une déductibilité de l'OM pour les producteurs, même par voie de remboursement effectif. Toutefois, un tel mécanisme doit tenir compte de certaines contraintes techniques et pratiques qui pourrait remettre en cause sa faisabilité.

La mise en œuvre d'un droit à déduction de l'octroi de mer doit à notre sens nécessairement tenir compte des principaux éléments suivants :

A- Le nombre important de taux/tarifs d'octroi de mer

Contrairement au régime fiscal de la TVA lequel prévoit **un nombre limité de taux (taux normal 8,5 %, taux réduit 2,1 %...)**, **les tarifs d'octroi de mer (OME, OMI, OMR) sont nombreux et dépendent de la nomenclature douanière des produits et de la collectivité.** Or, le mécanisme de déductibilité de l'octroi de mer doit prévoir des garanties de sécurité juridique, de lisibilité et d'harmonisation tout en s'assurant que le mécanisme ne crée pas une rupture de l'égalité devant l'impôt et une distorsion de concurrence entre les opérateurs qui déclarerait notamment un taux erroné (notamment en raison d'une difficulté de classement tarifaire comme indiqué ci-après).

Une réflexion sur la mise en place d'un nombre limité de taux d'octroi de mer nous semble devoir être envisagée pour la pérennité du droit à déduction. Une telle réflexion devra tenir compte de l'impact sur les recettes des collectivités.

Nous préconisons donc une simplification et une limitation/rationalisation du nombre de taux, à introduire à l'article 27 de la Loi, dans le respect des écarts de taux de l'article 28 évidemment.

Il va de soi que les assujettis revendeurs ne pourront pas vérifier chaque nomenclature à l'importation, et revendront en appliquant le même taux d'OM mécaniquement, au risque de perpétrer des erreurs sur toute la chaîne, si les taux ne sont pas simplifiés.

B- La corrélation entre les tarifs d'octroi de mer et la nomenclature douanière

Conformément à l'article 27 de la loi relative à l'octroi de mer les taux d'octroi de mer sont fixés *par référence aux codes de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I au règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun ou aux codes de toute autre nomenclature qui reprend la nomenclature combinée en y ajoutant éventuellement des subdivisions pour les positions limitativement prévues à l'annexe I à la décision (UE) 2021/991 du Conseil du 7 juin 2021 relative au régime de l'octroi de mer dans les régions ultrapériphériques françaises et modifiant la décision n° 940/2014/ UE*».

La détermination de la nomenclature douanière aux fins de l'octroi de mer constitue un enjeu important et présente une technicité majeure pour les non-initiés.

Si, à l'importation, le recours à la nomenclature douanière pourrait être légitime en raison du triptyque douanier qui fonde la dette douanière (espèce tarifaire, valeur en douane et origine), il est en revanche compliqué d'appréhender cette nomenclature dans le cadre de la production locale ou de la revente des biens par des assujettis revendeurs.

Le lien entre les tarifs d'OM et la nomenclature douanière ne facilite ainsi pas la lisibilité des taux puisque pour un même produit, le taux déclaré peut être différent au sein de la même collectivité pour peu que la nomenclature soit erronée. Le classement tarifaire est un exercice technique qui requiert une compétence spécifique et une connaissance des caractéristiques techniques du produits. Il s'agit de données qui ne sont pas en général accessibles pour les opérateurs.

Le souci de sécurisation d'un classement tarifaire effectué est de nature à générer des surcoûts importants chez les opérateurs.

Pour une viabilité du droit à déduction, il y a lieu d'envisager une décorrélation des tarifs avec la nomenclature douanière, laquelle est une notion douanière au demeurant complexe et difficile à appréhender, et donc une modification de l'article 27 à cet égard. Il pourrait tout à fait être envisagé des taux par famille de produits nominativement énumérés comme en TVA.

C- Le paramétrage des outils informatiques

Afin d'assurer la conformité à la loi, notamment le respect de l'obligation de mention sur facture de l'octroi de mer, la mise en place d'un mécanisme de déductibilité de l'octroi de mer nécessite un paramétrage du système d'information afin d'intégrer les montants d'octroi de mer sur le masque de facture. Ceci implique des développements inédits puisqu'il faut paramétrer l'OM en sus de la TVA, mais en partant d'une même base HT.

Le paramétrage est également requis pour le suivi de la comptabilité de l'entreprise afin de tenir compte du droit à déduction.

Une telle exigence nécessite une mobilisation du personnel et un paramétrage des outils informatiques lesquels génèreraient des coûts importants pour les opérateurs.

Une telle contrainte doit être anticipée dans le cadre des propositions afin de ne pas priver certains opérateurs du bénéfice du droit à déduction. **Un délai impondérable est inévitable (à notre sens au moins 1 an, si on se réfère par exemple aux difficultés de mise en place de la facturation électronique) pour que la mise en place puisse être suivie d'effet utile dans les systèmes de caisse.**

Il doit par ailleurs être anticipé la mise en place des règles de facturation électronique dès 2026 dans les territoires ultramarins, qui n'y sont pas du tout préparés. Aucun système de facturation ne prend en compte à ce jour de manière automatique les différences d'assiette de TVA et d'OM dans un système de facturation électronique ou un système de caisse automatisés. Il convient à notre sens de prévenir d'urgence Bercy de l'importance de contraindre les prestataires agréés de revoir leurs cahiers des charges pour prendre en compte la contrainte de l'OM dans les systèmes de facturation électronique.

D- La compétence de la douane

Comme nous l'avons vu, la référence à la nomenclature douanière pose sans cesse des problématiques de classement tarifaire difficilement surmontables pour des professionnels qui ne sont pas nécessairement des spécialistes du droit douanier.

Par ailleurs, force est de constater dans la pratique que la douane ne sait pas forcément contrôler ni apprécier les problématiques liées à l'OM de production, qui emportent des implications comptables et juridiques que la douane ne maîtrise pas toujours.

Par ailleurs, **le caractère répressif et automatiquement pénal de la douane nous apparait souvent disproportionné dans des contrôles où seule la méconnaissance du fonctionnement d'un système d'OM complexe génère des erreurs de la part des contribuables.**

En revanche, l'ensemble des assujettis à la TVA des territoires ultramarins concernés (Martinique, Guadeloupe et La Réunion), a pu constater que le transfert de la compétence de la TVA à l'importation de la douane vers la Direction Générale des Finances Publiques (l'administration fiscale), a apporté souplesse et efficacité.

Un tel transfert de compétence de la douane vers le fisc serait sans doute souhaitable pour l'OM et l'OMR, et apporterait également davantage de sécurité juridique à tous les opérateurs (la procédure fiscale offrant davantage de protection que la procédure douanière, encore en construction). **Il impliquerait donc une modification de l'article 42 de la loi OM, pour donner la compétence requise à l'administration fiscale.**

La douane resterait évidemment compétente pour les données statistiques récoltées grâce aux déclarations d'importation.

6.7- CONCLUSIONS SUR LA FAISABILITÉ D'UN DROIT A DÉDUCTION DE L'OCTROI DE MER

Le régime de taxation ne s'oppose pas dans l'absolu à la mise en place d'un mécanisme de déduction similaire à celui de la TVA.

Toutefois, il impose des modifications de la loi, donc un vote au Parlement.

Par ailleurs, la spécificité du dispositif requiert de tenir compte de certaines contraintes qui pourraient réduire la faisabilité du mécanisme, ou qui nécessite, à tout le moins, de reporter dans le temps son application pour permettre une adaptation des systèmes de facturation et de comptabilisation.

7- SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

- Les études ou réflexions menées depuis 2019 relatives à l'octroi de mer et son impact sur la formation des prix concluent *in fine* à un impact limité de la taxe (entre 4,5 et 9 % selon les auteurs).
- Les taux moyen pondérés d'octroi de mer effectivement pratiqués par les collectivités sont à la fois maîtrisés et stables.
- La taxe ne peut donc à elle seul expliquer les écarts de prix importants avec l'Hexagone ; écarts qui ne cessent de se creuser.
- Pour comprendre l'origine de ces écarts, la présente étude s'est efforcée de retracer le chemin de l'octroi de mer dans la formation du prix d'un bien importé, partant d'un panier constitué de six produits de première nécessité.
- Il en ressort que :
 - comme toute taxe à la consommation, l'octroi de mer a un impact sur le prix mais un impact modéré (environ 4,4 % du prix final dans l'illustration proposée),
 - mais, au-delà de la taxe effectivement payée à l'importation, il existe un **sur-impact** du fait du fonctionnement de l'octroi de mer (environ +3,5 % dans le prix final dans l'illustration proposée).
- Ainsi, le fait que l'octroi de mer payé par l'importateur sous douane ne soit ni déductible, ni remboursable crée un impact amplifié de l'octroi de mer puisque cette taxe est, dès la première revente du produit :
 - intégrée au prix de revient, donc à la valeur « margeable » du produit,
 - frappée de TVA.
- De fait, elle ne fonctionne pas comme une taxe type TVA qui répond au principe fondamental de neutralité fiscale. Au contraire, du fait de sa non-déductibilité l'octroi de mer génère un surcoût qui devient une charge pour l'opérateur (intermédiaires et revendeurs).
- Incidemment, ce fonctionnement explique que l'octroi de mer ne figure pas sur les factures, ce qui contribue au sentiment d'opacité et au faible niveau de compréhension comme d'acceptabilité de l'octroi de mer par le consommateur.
- L'étude s'est ensuite efforcée d'envisager les conditions juridiques de mise en place d'un octroi de mer déductible et donc transparent. Ces conditions sont nombreuses et engageant notamment des modifications importantes de la loi. Toutefois, aucune impossibilité n'est observée.
- Mais, une fois la taxe rendue déductible se pose **la question de l'impact d'une telle évolution sur le différentiel**, dispositif garant du développement, voire de l'existence, de la production locale.

- Parmi les solutions envisagées aujourd'hui, plusieurs pistes sont en débat notamment la coexistence éventuelle de deux dispositifs :
 - Un OM sur l'ensemble des biens importés ET NON produits localement. Cette taxe fonctionnant comme une « TVA » selon un régime de déductibilité. On rappellera que ces produits représentent l'essentiel des importations des territoires domiens (plus de 90 %).
 - Un OM sur les biens importés ET produits localement. Cet OM continuerait de fonctionner tel qu'actuellement c'est-à-dire comme un droit de douane.

Il s'agit, somme toute, d'un modèle proche de celui adopté par les Iles Canaries, tel que décrit en page 5 de la présente étude.

» ***Si la déductibilité de l'OM induit des avantages indéniables dont :***

- ***Fin du sur-impact actuel par exclusion de l'OM du prix de revient sans réduction de recette pour les collectivités,***
- ***Fin de la taxation de l'OM à la TVA,***
- ***Transparence par inscription des taux et montants sur les factures, l'impact effectif sur la baisse des prix ne saurait être que modéré puisque l'impact de l'OM est lui-même limité.***

ANNEXES

ANNEXE 1- RAPPEL DES HYPOTHESES DE TRAVAIL

Taux de fret

Nous avons pris pour hypothèse que chaque produit est importé par conteneur entier.

→ *A noter que dans la pratique les conteneurs sont le plus souvent composés de plusieurs produits de nature, de volume et de poids différents. Le taux de fret est alors fonction de ce mixte.*

Frais à l'arrivée

Pour les estimer, nous avons fait appel à trois sources :

- Etude sur le prix de revient du produit importé en Martinique (Richard Crestor) présentée dans le rapport d'étape 1,
 - Fiche détaillée fournie par un importateur en Guadeloupe,
 - Echanges avec le Président du syndicat des commissionnaires en Douanes de Guadeloupe.
- *Ces sources nous amènent à estimer les frais à l'arrivée à 50 % du prix du fret.*

Taux de marge

- Un taux de marge de 1,36 a été appliqué à l'importateur,
 - Un taux de marge de 1,3 a été appliqué au distributeur.
- *Ces taux ressortent de nos échanges avec les acteurs. Ils peuvent toutefois varier en fonction des produits et/ou des territoires. Pour assurer une lecture harmonisée de notre simulation nous avons choisi de les appliquer sans distinction.*
- *Par simplification, notre exposé ne retient pas d'intermédiaire en importateur et distributeur. Dans la réalité le nombre d'intervenants peut être important (grossiste notamment).*
- Plus, les intervenant sont nombreux, plus le prix final est impacté par l'effet multiplicateur des marges (dans le régime actuel).***

Taux d'OME dans un fonctionnement « type TVA » et à recette constante

Formule appliquée : $T' = T/(1+f)/k$ où :

- T' = nouveau taux d'OME
- T = taux d'OME actuel
- f = taux de frais à l'arrivée / prix CIF
- k = coefficient de marge

→ *Source : Etude R. Crestor.*

ANNEXE 2- FICHES DETAILLEES PAR TERRITOIRE ET PAR PRODUIT

(Cf. Fichiers Excel sur demande).