

L'Octroi de Mer à La Réunion en 2023 : constat et propositions



SEPTEMBRE 2023

Table des matières

Objectifs de l'étude.....	3
A - Présentation de l'OM.....	4
I- Une ressource fiscale pour les collectivités locales.....	5
II – Un dispositif européen transposé dans la loi nationale pour compenser et palier les handicaps structurels.....	8
III - L'octroi de mer en 2023.....	9
B – Analyses et perspectives.....	12
I – Une taxe historique qui perdure dans le temps.....	12
1 - Fonctionnement	13
2 - Mécanisme	14
3 – Une taxe rentable.....	15
II – Un outil fiscal pour quelle politique de développement régional ?.....	17
1 : Les délibérations.....	18
2 : Transparence.....	19
3 : Évaluation du dispositif.....	19
C – Auditions et débats autour de l'OM : un outil de financement des collectivités locales et de développement économique.....	20
1 - Mécanisme administratif et procédures au niveau des acteurs économiques.....	21
2 - Impacts sur le fonctionnement de l'outil OM.....	21
3 - Présentation d'un modèle alternatif.....	22
4 - Le remplacement de l'OM par une TVA régionale.....	33
5 - L'assiette de l'OM, la question des frais de transport liés à l'éloignement.....	34
6 - Enjeux de décarbonation de l'économie.....	36
7 - Enjeux de développement régional.....	36
8 - L'OM et les positions économiques dominantes.....	36
D - Propositions.....	38
I - Maintien de l'octroi de mer.....	38
II - Remplacer l'OM par une TVA régionale.....	39
Conclusion.....	40
Liste des personnes et institutions associés à ce rapport.....	41

ANNEXES :

- Délibération de la Région Réunion décembre 2021
- Tarif OM interne
- Tarif OM externe
- Liste des secteurs exonérés à l'importation
- Liste des intrants exonérés à l'importation
- Répartition de la DGG 2023
- Répartition du FRDE 2023
- Part de la DGG dans les produits de gestion 2022
- LOI n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer
- Décision 2021/991 du Conseil européen du 7 juin 2021 relative au régime de l'octroi de mer modifiant la décision no 940/2014/UE

Objectifs de l'étude

Le premier objectif est la publication d'un document à vocation pédagogique pour une information du public la plus claire possible sur l'octroi de mer (OM) dont les subtilités échappent à la majorité d'entre nous.

Le deuxième objectif est de comprendre son impact réel sur l'économie locale (soutien au développement local, l'emploi, etc.), les prix et le financement des collectivités locales.

Le troisième objectif est de formuler des propositions pour le réformer dans l'intérêt général.

La présente étude est complémentaire de la multitude d'études déjà réalisées depuis plusieurs années sur ce sujet en raison de l'adoption d'une approche plus pragmatique.

L'OPMR remercie les membres et citoyens qui ont participé aux travaux de l'atelier et l'ensemble des acteurs qui ont répondu de manière directe aux questions posées, même quand celles-ci ne relevaient pas réellement de leur compétence.

A - Présentation de l'OM

L'octroi de mer, ou plutôt les octrois de mer puisqu'il peut être externe, interne ou régional, est une taxe très ancienne qui remonte à l'époque coloniale : instaurée dès 1670 en Martinique, étendue en 1825 à la Guadeloupe, en 1850 à La Réunion, en 1878 en Guyane et depuis 2014 à Mayotte.

C'est une taxe propre aux départements et régions d'outre-mer (DROM situés en dehors du territoire fiscal de l'Union européenne) où s'appliquent également des taux de TVA différenciés (8,5 % au lieu de 20 % en France hexagonale, 0 % en Guyane et en Mayotte).

L'octroi de mer répondait initialement à une logique fiscale.

Depuis les années 70, il répond aussi à une logique économique, par la mise en place d'une stratégie de développement industriel local, notamment d'import substitution.

Selon l'INSEE, un impôt est un versement obligatoire et sans contrepartie aux administrations publiques. Il sert principalement à financer les dépenses publiques et peut constituer également un moyen de régulation de l'activité économique.

Selon le Larousse, une taxe est un prélèvement à caractère fiscal, destiné à alimenter la trésorerie de l'État, d'une collectivité locale ou d'un établissement public administratif en contrepartie d'un service rendu aux administrés.

L'impôt est donc un prélèvement définitif, sans contrepartie, non affecté à une dépense publique particulière, alors que la taxe est pour sa part affectée à une dépense publique spécifique et son paiement implique une contrepartie pour les contribuables qui bénéficient alors d'un service ou d'un ouvrage public, que le redevable utilise ou non d'ailleurs.

A la lueur de ces définitions, nous constatons donc que l'octroi de mer est un impôt et non une taxe. Il n'est pas le seul. On peut citer la TVA qui fait aussi l'objet de cette qualification abusive et erronée. En effet, le redevable de l'OM ne connaît pas vraiment la destination de son règlement. Les sommes collectées ne correspondent pas à la contrepartie d'un service spécifique rendu par un organisme de service public (contrairement à la taxe sur les ordures ménagères par exemple). L'OM alimente, dans sa très grande partie, directement le budget de fonctionnement des collectivités, sans qu'il y ait une affectation particulière des sommes reçues.

Même si l'octroi de mer est un impôt, l'article 1 de la loi instituant l'octroi de mer stipulant que les importations de biens sont soumis à une taxe dénommée octroi de mer, il sera donc nommé "taxe" dans ce rapport.

L'octroi de mer doit concilier deux principes qui régissent le fonctionnement de l'Union Européenne : la libre circulation des marchandises et la reconnaissance des handicaps structurels des régions ultrapériphériques justifiant l'existence du dispositif dérogatoire.

Aussi, conformément à la Décision du Conseil des Communautés Européennes du 22 décembre 1989 : au 1^{er} janvier 1993, l'octroi de mer change de statut. D'une taxe d'effet équivalent à un droit de douane, il devient une taxe fiscale conforme au Traité, comme la TVA, sur la base d'une taxation externe et d'une taxation interne.

Depuis cette décision du 22 décembre 1989, l'octroi de mer constitue un régime fiscal interne applicable aux :

- produits importés sur leur valeur CAF (coût assurance fret) en douane : il s'agit alors du taux d'octroi de mer externe ;
- produits fabriqués localement sur leur CAHT (chiffre d'affaires hors taxe) : il s'agit du taux d'octroi de mer interne.

Dans ce cadre, les produits importés et ceux équivalents issus de la production locale doivent être soumis au même taux d'octroi de mer. Toutefois, les instances communautaires autorisent les autorités nationales et locales à appliquer des différentiels de taux en faveur de la production locale pouvant aboutir à une taxation plus élevée des importations de produits concurrents.

Cette taxe présente ainsi le double objectif d'assurer le financement des collectivités territoriales et de soutenir le développement local « selon les besoins économiques et afin de contribuer à la création, au maintien et au développement d'activités dans les DROM ».

Ce dispositif dérogatoire non acquis de manière définitive, encadré au niveau européen, transposé au plan national et décliné localement fait l'objet d'évaluations car la France doit régulièrement prouver que le dispositif de différentiels d'octroi de mer est nécessaire au développement de ses territoires ultra-marins.

Cette taxe est très importante pour les finances publiques locales puisqu'elle alimente principalement le budget des Communes (OM) et, dans une moindre mesure, celui de la Région (Droit Additionnel à l'Octroi de Mer en 1984 devenu Octroi de Mer Régional en 2004).

Ainsi, elle a rapporté plus de 1,5 milliards d'euros en 2022 aux collectivités locales des outre-mer, dont 557 millions pour La Réunion répartis de la manière suivante : 413 M€ aux Communes et 144 M€ à la région.

L'octroi de mer relève de la compétence du Conseil Régional depuis la loi du 02 août 1984 (en remplacement du Conseil Général) pour la fixation des taux, des exonérations des intrants et, depuis 1993, des différentiels en faveur des producteurs locaux, dans le respect de la décision européenne du 22 décembre 1989.

I- Une ressource fiscale pour les collectivités locales

La faiblesse du potentiel fiscal des territoires d'outre-mer donne aux recettes de l'OM toute leur importance. L'OM est ainsi redistribué aux communes par l'intermédiaire de la Dotation Globale Garantie (DGG), qui **représente en moyenne près de 34 % des recettes de fonctionnement des communes réunionnaises**. Le produit de l'octroi de mer régional (OMR), dont le taux maximum est de 2,5%, est affecté aux collectivités régionales.

La répartition de la DGG entre les communes s'effectue conformément à un décret (sur proposition du Conseil Régional) et selon des critères spécifiques à chaque collectivité régionale. Ces critères sont différents à La Réunion par rapport aux autres DROM (Cf. annexe).

Pour La Réunion, la dotation Globale Garantie est répartie entre les communes suivant le décret du 19 septembre 1991.

Le montant à répartir se décompose en trois parties :

- 17% répartie de manière égale entre les 24 communes ;
- 36% répartie au prorata de la population de chaque commune ;
- 47% répartie au prorata des dépenses de fonctionnement et des 2/3 des dépenses. D'investissement (*Cf.* annexe).

Le solde de la recette abonde le Fonds Régional pour le Développement et l'Emploi (FRDE) :

- 80% du FRDE pour les communes ;
- 20% pour la Région. Au profit des projets Région, EPCI, syndicats mixtes.

Le FRDE est versé en fonction de la population, majorée de 20 % pour les communes chefs-lieux de département et de 15 % pour les communes chefs-lieux d'arrondissement (art 49 de Loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer).

La DGG et l'OMR sont des recettes fiscales de fonctionnement. Contrairement à la DGG, qui est versée mensuellement aux communes par la DRFiP selon l'arrêté de répartition du préfet, l'OMR est reversé directement sur le compte de la Région par la DRFiP.

En vertu du principe d'universalité budgétaire, la DGG et l'OMR ne sont pas affectés à des dépenses particulières. Ces ressources vont alimenter le budget de fonctionnement des communes et de la région.

En revanche, le FRDE est en principe une dotation affectée à la section d'investissement du budget des collectivités concernées. Il devrait financer pour les communes « prioritairement » des projets d'installation d'entreprises et la création d'emplois ou contribuer à la réalisation d'infrastructures et d'équipements publics nécessaires au développement. Pour la Région, le FRDE devrait être « affecté », par délibération, au financement d'investissements en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et de désenclavement (Art 49 Loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer).

Dans la pratique, il n'est pas possible de savoir précisément quelles dépenses d'investissement le FRDE a financé car aucun dispositif de suivi n'est prévu ni mis en place.

REGION	OMR 2022	136972081	FRDE 2022	7 027 919 €
COMMUNES	INDICE CALCUL DGG	DGG 2022	% DGG / RECETTES	FRDE 2022
Montants à répartir		384888326		35139593
SAINT DENIS	14,5869	56 143 275 €	22,8	5 557 678 €
SAINT PAUL	11,313	43 542 416 €	27,08	3 640 462 €
SAINT PIERRE	9,8694	37 986 168 €	25,72	2 923 614 €
LE TAMPON	7,3733	28 378 971 €	28,32	2 451 338 €
SAINT ANDRE	6,0078	23 123 321 €	29,87	1 717 623 €
SAINT LOUIS	5,8177	22 391 648 €	24,55	1 627 666 €
SAINT BENOIT	4,5506	17 514 728 €	26,6	1 284 704 €
LE PORT	4,3934	16 909 684 €	27,02	983 909 €
SAINT JOSEPH	3,9579	15 233 495 €	28,75	1 169 446 €
SAINTE MARIE	3,9444	15 181 535 €	27,8	1 042 943 €
LA POSSESSION	3,9394	15 162 291 €	29,98	1 012 020 €
SAINT LEU	3,7858	14 571 102 €	31,11	1 056 999 €
SAINTE SUZANNE	2,883	11 096 330 €	29,89	728 092 €
ETANG-SALE	2,1574	8 303 581 €	34,06	416 053 €
PETITE-ILE	1,9052	7 332 892 €	38,61	376 696 €
BRAS PANON	1,8762	7 221 275 €	35,42	407 619 €
LES AVIRONS	1,716	6 604 684 €	43,23	351 396 €
SAINTE ROSE	1,5579	5 996 175 €	38,69	188 348 €
PLAINE DES PALMISTES	1,4755	5 679 027 €	46,03	205 215 €
SALAZIE	1,4377	5 533 539 €	45,25	222 082 €
TROIS BASSINS	1,4075	5 417 303 €	46,54	210 838 €
ENTRE-DEUX	1,3911	5 354 182 €	46,03	213 649 €
SAINT PHILIPPE	1,3277	5 110 162 €	37,84	154 614 €
CILAOS	1,3252	5 100 540 €	41,78	168 670 €

II – Un dispositif européen transposé dans la loi nationale pour compenser et palier les handicaps structurels

Les départements et régions d’outre-mer ont été intégrés à la Communauté Économique Européenne par l’article 227 du Traité de Rome de 1957. Depuis la décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes en 1977, les DOM font partie intégrante du territoire communautaire et, par conséquent, l’ensemble des dispositions du Traité s’y appliquent de plein droit. Cependant, cette décision a aussi laissé la place pour des mesures spécifiques en vue de répondre aux besoins de ces territoires.

Après plusieurs contentieux au niveau européen à l’encontre de cette taxe, le dispositif octroi de mer s’appuie aujourd’hui sur un socle juridique solide. En effet, la Décision du Conseil des Communautés Européennes du 22 décembre 1989 a été structurante dans l’instauration de l’octroi de mer en tant que taxe fiscale interne.

Cette décision a été retranscrite par la loi du 17 juillet 1992 relative à l’octroi de mer et les dispositions nationale prises laissent aux Conseils Régionaux certaines possibilités d’exonération pour soutenir le développement de leur territoire.

Ces spécificités et la nécessité d’adaptation des politiques communautaires ont été reconnues par l’article 299 §2 du traité d’Amsterdam de 1997, remplacé depuis par l’article 349 du traité de Lisbonne de 2007. Ces articles actent la création d’un statut spécifique de régions ultra périphériques (RUP) au sein de l’Union Européenne.

Cette réforme a conforté le volet relatif au soutien à la production locale, dont la légalité a été confirmée par la CJCE (Arrêt Chevassus - Marche) en 1998 et par le Conseil Constitutionnel en 2018.

Selon les besoins économiques et afin de contribuer à la création, au maintien et au développement d’activités dans les DROM, l’Union Européenne autorise des exonérations partielles ou totales sur le chiffre d’affaires des productions locales au titre de l’octroi de mer interne pour une période initialement de 10 ans (de 1993 à fin 2002).

Ainsi, depuis 2004 (puis 2014 et 2021), sur proposition de la Commission européenne, le Conseil de l’Union Européenne statue sur les modalités du dispositif de différentiels et sur les listes de produits pouvant bénéficier de ces écarts de taxation, sur la base de l’article 349 du TFUE (Traité de fonctionnement de l’Union Européenne).

Pour concilier la nécessité de compenser les handicaps structurels de ces territoires et le principe de la libre circulation des marchandises, la taxation de tous les produits, y compris ceux fabriqués localement, est confirmée. Mais le principe d’une taxation différenciée, entre les produits importés et les produits fabriqués localement est établi selon trois listes (A,B et C), réduites à deux (A et B) depuis la décision du Conseil Européen du 7 juin 2021. Ces listes de produits sont déterminées pour chaque région d’outre-mer avec un écart de taxation maximum de 20 points pour la liste A et de 30 points pour la liste B.

Les dispositions législatives nationales précisent les autorités compétentes, qui demeurent :

- les Régions pour la détermination des taux, des différentiels de taux (dans le cadre défini par l'Union Européenne) et des exonérations à l'importation ;
- l'administration en charge de la mise en œuvre et de la collecte (l'administration des Douanes).

A chaque échéance, la France est tenue de produire un rapport qui justifie le maintien du dispositif de différentiels dérogatoire. Si le statut de RUP n'est pas remis en cause et la nécessité de maintenir un dispositif de compensation pour pallier les multiples handicaps de ces territoires est actée, l'UE déplore régulièrement des rapports d'évaluation du dispositif imprécis et s'interroge sur la portée réelle de ce dernier sur le développement économique de ces territoires, en particulier compte tenu des indicateurs socio-économiques qui peinent à progresser.

Cependant, les études de parts de marché ayant montré que l'existence d'un différentiel en faveur d'une production locale conforte son positionnement concurrentiel face à la contrainte extérieure, le dispositif de différentiels a encore été reconduit en 2021. Il est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2027.

Par ailleurs, la Décision du 7 juin 2021 a défini précisément le contenu du prochain rapport d'évaluation prévu pour septembre 2025 au plus tard. Les informations qui doivent être contenues dans ce rapport sont notamment :

- l'estimation des surcoûts de production ;
- les éventuelles autres subventions perçues par les opérateurs ;
- l'estimation des taxes perçues et non perçues par les collectivités publiques du fait de l'application d'un différentiel de taxation ;
- l'évolution des performances économiques globales par secteur entre 2019 et 2024 (valeur ajoutée brute, emplois, nombre d'entreprises, comparaison de l'indice du niveau des prix entre la France métropolitaine et la Région) ;
- la présentation pour chaque produit bénéficiant d'un différentiel de taxation pour les années 2019 à 2023 :
 - des taux appliqués (externe et interne) et donc de l'écart de taux en vigueur ;
 - des parts de marché en volume et en valeur.
- une obligation d'information des éventuelles plaintes enregistrées au niveau national et local quant à l'application du dispositif.

D'une manière générale, les rapports d'évaluation du dispositif de différentiels sont argumentés et circonstanciés. Cependant, il faut tout de même noter que, pour un certain nombre d'informations demandées en vue du prochain rapport intermédiaire (2025), les indicateurs d'évaluation n'ont à ce jour pas été précisés ni définis.

III - L'octroi de mer en 2023

L'objectif global recherché par le dispositif régional est de maintenir un équilibre entre les enjeux liés au développement économique des entreprises locales, un rendement fiscal raisonnable pour les collectivités et la maîtrise de la pression fiscale vis-à-vis des consommateurs.

Le dispositif de différentiels en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2027 est régi par la décision n°2021/991 du Conseil de l'Union Européenne du 7 juin 2021, transposée par la loi de Finances n° 2021-1900 du 30 décembre 2021, qui amende ainsi la loi du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer.

Cette décision pose les bases du dispositif de différentiels suivant 3 principes :

- le relèvement du seuil d'assujettissement des entreprises locales de 300 000 € de chiffre d'affaires à 550 000 € ;
- l'instauration de 2 listes de différentiels (au lieu de 3 auparavant) par la fusion des anciennes listes A et B pour des écarts de taux de 20 points au maximum et une liste B pour des écarts de taux de 30 points au maximum ;
- la remise d'un rapport d'évaluation en 2025.

La Commission Permanente du Conseil Régional a adopté le nouveau dispositif d'OM en vigueur depuis le 1er janvier 2022 lors de la réunion du 22 décembre 2021. Cette décision concerne notamment les taux d'octroi de mer (externes et internes), d'octroi de mer régional et les exonérations, sur la base du projet de loi de finances 2022.

La Direction Régionale des Douanes contrôle et perçoit les impositions. Les services de la Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) assurent les versements mensuels aux communes destinataires des recettes de l'OM.

A La Réunion, le tarif des droits d'octroi de mer comporte 16 taux différents qui varient de 0 à 61,5 %. Les taux les plus élevés concernent les tabacs et les alcools.

Le recours général au taux d'OM et OMR à 6,5 % (taux de base) pour la plupart des produits aboutit de manière structurelle à une répartition des taux faisant apparaître que 75 % des importations en valeur relèvent d'une taxation comprise entre 0 % et 6,5 %.

Le taux moyen est de 7,5% (total des recettes perçues / total des valeurs importées).

L'octroi de mer constitue un outil de compensation des handicaps structurels permanents (accessibilité, taille réduite du marché, conditions et risques climatiques, taille et adéquation des investissements, etc.) qui renchérisent les coûts de la production locale. Le dispositif vise également à soutenir le pouvoir d'achat des consommateurs en rendant plus accessibles les produits locaux (90% de la production locale taxée à 0%).

La combinaison d'une part, du seuil de taxation des entreprises de production locale à 550 000 € de chiffre d'affaires et d'autre part, des différentiels de taxation, aboutit à une absence de taxation pour la quasi-totalité de la production locale. En effet :

- Seuls cinq types de produits fabriqués localement sont taxés : les cigarettes, le foie gras, les alcools, les ciments et les tôles de couverture.
- Le dispositif de différentiels, qui établit un écart de taxation entre la production locale et les produits concurrents importés (écarts maximum de 20 % ou 30 %), se traduit par le fait que seules les entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 550 000 € sont taxées.
- Enfin, dans le cadre de ses prérogatives législatives lui permettant de définir une liste d'exonération à l'importation, la Région a adopté un dispositif d'exonération des intrants importés et destinés au secteur productif qui concerne essentiellement l'industrie, l'artisanat de fabrication et de transformation, la pêche et l'aquaculture.

En résumé, l'ensemble du dispositif bâti sur une politique de taux nul ou faible pour la plupart des productions locales (90 % du tissu productif), fait que seules quelques dizaines d'entreprises sont réellement taxées pour un rendement s'établissant à environ 8 millions d'euros par an.

L'ensemble des dispositifs d'aide est évalué à 169 millions en 2022, dont 26 millions pour l'exonération des intrants.

Montant des importations ayant donné lieu à exonérations d'octroi de mer				
ACTIVITE	VALEUR	OM	OMR	OM+OMR
Produits agricoles, sylvicoles, de la pêche et de l'aquaculture	9568841 €	612501 €	236209 €	848710 €
Hydrocarbures naturels, autres produits des industries extractives, électricité, déchets	44584548 €	2099548 €	1109182 €	3208731 €
Produits des industries agroalimentaires (IAA)	79134197 €	7418735 €	1971522 €	9390257 €
Equipements mécaniques, matériel électrique, électronique et informatique	10484954 €	537687 €	260294 €	797982 €
Matériels de transport	1553987 €	68824 €	38850 €	107674 €
Textiles, habillement, cuir et chaussures	3530297 €	188593 €	88246 €	276838 €
Bois, papier et carton	20555036 €	1008342 €	513192 €	1521534 €
Produits chimiques, parfums et cosmétiques	6737602 €	597119 €	167566 €	764685 €
Produits en caoutchouc et en plastique, produits minéraux divers	17394543 €	806423 €	391119 €	1197543 €
Produits métallurgiques et métalliques	38449081 €	1854375 €	896972 €	2751347 €
Produits manufacturés divers	5116071 €	251172 €	126596 €	377768 €
Autres biens meubles corporels	58693124 €	2955785 €	1460123 €	4415908 €

B – Analyses et perspectives

Objectifs du rapport :

L'atelier remercie l'ensemble des acteurs qui ont répondu de manière directe aux questions posées, même quand celles-ci ne relevaient pas réellement de leur compétence. Cependant, nous regrettons l'absence de réponse des deux élus européens des régions ultrapériphériques.

Les échanges sur l'OM ont principalement porté dans le cadre des auditions sur les points suivants :

- une taxe historique qui perdure dans le temps ;
- un outil fiscal pour quelle politique de développement régional ;
- un outil de financement des collectivités locales et de développement économique ;
- les propositions de l'OPMR.

I – Une taxe historique qui perdure dans le temps

L'OM est un dispositif qui existe depuis maintenant plus de trois siècles en outre-mer. Son ancienneté plaide en faveur de son utilité sur les deux sujets du soutien de l'économie locale et de recettes fiscales pour les collectivités. Cependant, des efforts restent manifestement à faire sur les questions de transparence dans les processus de décision pour la définition des taux, des secteurs exonérés ou aidés et de la formation des prix.

La définition du dispositif en vigueur depuis 2021 pour une période de six ans permet une certaine stabilité mais ne laisse aucune souplesse dans l'intervalle (seule une évaluation est prévue) pour son adaptation à des produits nouveaux ou à l'évolution de certains secteurs d'activité par exemple. La décision de 2014 permettait une évaluation et une adaptation possible du dispositif à mi-mandat.

La mise en œuvre de l'OM se fait à trois niveaux :

- **Union Européenne** : le Conseil des Ministres est l'autorité qui définit le cadre d'application des différentiels de taux de taxation à l'OM entre la production locale et les importations de produits similaires. C'est une compétence exclusive. C'est le Conseil de l'Union Européenne qui décide du dispositif. Cependant, les Régions, dans les limites qui sont fixées par les dispositions législatives, restent libres d'utiliser tout le potentiel des différentiels de taxation ou des listes d'exonération. Certains acteurs économiques estiment qu'actuellement seulement 90% environ de ce potentiel est utilisé ;
- **Etat** : c'est au Parlement français que revient de transposer la décision du Conseil dans la loi et les décrets et de définir leurs conditions d'application spécifique ;

- **Région** : depuis 1984 (décentralisation), la compétence de développement économique est dévolue aux collectivités régionales (Département pour Mayotte et La Guyane). Mais cette réforme ne s'est pas accompagnée pas de moyens nécessaires à la réalisation de la mission.

C'est ainsi que le Droit Additionnel à l'octroi de mer (DAOM), ancêtre de l'octroi de mer régional, a été mis en place et attribué aux collectivités régionales. Le DAOM deviendra, en 2004, l'OM régional (OMR), avec un taux maximum actuellement de 2,5%.

Pour l'exercice de ses missions, la collectivité régionale peut (du moins en principe) s'appuyer sur les services de l'État pour certaines analyses ou collectes de l'information. Cependant, seule la Direction Régionale des Douanes transmet à la Région des données statistiques et au cas particulier, lors de la réalisation du rapport annuel d'évaluation.

La collectivité régionale déclare avoir certaines difficultés d'analyse liées soit aux secrets fiscaux et statistiques, soit à l'absence de données suffisamment fines pour pouvoir évaluer et affiner sa politique économique.

Les acteurs économiques mettent en avant des difficultés pour apparier les codes douaniers (nomenclature douanière) et les codes NAF (utilisés par l'Insee et la Direction des Finances Publiques). En effet, il s'agit de deux nomenclatures différentes qui ne se situent pas à la même échelle.

Ces différences génèrent quelques contentieux au niveau de la perception des taxes (OMI) sur la production locale, relative soit à la définition de l'activité de production, soit à la classification des productions. Ces contentieux portent ainsi à conséquence sur les niveaux de taxation ou d'exonération (exemple : la production d'aliments pour chiens ou d'autres en limite entre « assemblage » - service- et production).

Ces situations sont traitées au cas par cas par l'administration des douanes mais les acteurs souhaiteraient plus de possibilité d'anticipation. La douane déclare que des procédures sont étudiées en ce sens.

C'est le développement du modèle d'import-substitution, porté par l'association pour le développement de La Réunion (ADIR) dans les années 70, qui a débouché sur le principe de différentiel de taux de taxation à l'import par rapport à la production locale. Ce modèle visait à compenser le déficit de compétitivité de la production locale par rapport à l'importation, voire à tenter de s'y substituer.

C'est dans ce cadre qu'intervient aujourd'hui la Commission Européenne et *in fine* le Conseil de l'Union Européenne pour encadrer ces différences de taxation tout en gardant le principe de compensation des handicaps structurels permanents.

1 - Fonctionnement

Tout le monde s'accorde sur le fait que l'OM doit être étudié avec grande prudence car ce dispositif, simple de prime abord, se révèle très complexe par ses interactions économiques, fiscales et même sociales. Ce qui a fait dire à l'un des acteurs auditionnés que « l'Octroi de Mer est comme un rubik's cube qu'il faut manipuler avec prudence ».

Si les principales dispositions de l'OM sont décidées par la collectivité régionale, c'est La direction régionale de la Douane qui a en charge l'application des délibérations votées. Cette mission concerne les contrôles des déclarations en douane des marchandises à l'importation et celles des entreprises de production locale assujetties à la taxe.

La Douane perçoit l'OM par l'intermédiaire de son réseau comptable. Les recettes collectées sont transférées à la Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) qui est chargée de reverser aux collectivités leur part respective définie par arrêté du Préfet.

L'OM régional est quant à lui perçu et reversé directement à la collectivité régionale.

Les transitaires : un rouage important dans le fonctionnement du dispositif OM

Les transitaires sont des intermédiaires importants dans le dispositif car ils s'occupent des formalités administratives pour le compte de leurs clients auprès des institutions administratives. Mais leur rôle semble être aussi important en matière de conseil en amont concernant les réglementations, les taxes, le sourcing, etc. C'est un rouage intermédiaire important pour la fluidité de la circulation des marchandises entre l'exportateur, l'importateur et l'administration. C'est le transitaire qui établit en général la répartition des différents coûts et taxes au profit des différents acteurs. L'octroi de mer n'est qu'un élément de cette chaîne.

2 - Mécanisme

L'OM est un dispositif qui taxe les importations de biens et, depuis 1993, la production locale. De ce point de vue, ce n'est plus une taxe d'effet équivalent à un droit de douane, qui ne taxe en principe que les importations venant d'un territoire étranger. Dans ce contexte, il ne faut pas oublier que les DROM sont considérés comme des territoires d'exportation par la France.

L'ensemble des biens qui entrent sur le territoire de La Réunion est une importation taxable à l'OM externe (OME) et OM régional (OMR).

A la faveur de décisions de l'UE en compensation des handicaps structurels des RUP, des possibilités d'exonération ainsi que des différentiels de taxation entre les produits importés et ceux fabriqués localement sont permis.

En pratique, la quasi-totalité de la production locale (environ 90%) échappe à la taxation à l'OMI, en raison du seuil de taxation des seules entreprises de production dont le chiffre d'affaires hors taxe (CAHT) dépasse 550 000€, des exonérations des intrants et du dispositif de différentiel de taxation des productions locales.

L'ensemble de ces dispositifs est évalué à 169 millions d'euros pour l'année 2022, dont 26 pour les intrants.

Seuls cinq secteurs d'activité : Ciments, tôles, Cigarettes, Foie gras et Alcool sont soumis à taxation OMI pour des recettes fiscales évaluées à environ 8 millions d'euros.

D'après certains acteurs auditionnés, la collectivité régionale réunionnaise aurait fait le choix d'une taxation moindre de la production locale et d'une taxation un peu plus importante des importations externes comparativement à d'autres collectivités (les Antilles) qui ont fait le choix de moins taxer l'importation et un peu plus la production locale.

L'économie liée à la production locale plus développée à La Réunion est sans doute une première explication à cette situation. Nous avons donc là deux choix stratégiques différents qui répondent à deux contextes économiques locaux spécifiques.

Le dispositif démontre ainsi sa souplesse d'adaptation dans les options possibles à la disposition des collectivités régionales pour les stratégies de soutien et de développement économique local.

Certaines analyses évaluent la charge fiscale cumulée à environ 15% en ajoutant les 8,5% de TVA (taux normal pour La Réunion) et les 6,5% de l'OME (4%+,2,5%). Cette approche n'est pas satisfaisante dans la mesure où, pour l'OME il s'agit d'un taux de base qui a pour assiette la valeur CAF (coût assurance fret), alors que pour la TVA, il s'agit du taux normal, appliqué sur les prix de vente hors taxe. De même, les assiettes de ces taxes sont bien différentes. La TVA s'applique sur la valeur ajoutée produite alors que l'OME taxe (pour l'essentiel) une valeur à l'importation.

Les recettes de l'OM (externe, régionale ou interne) permettent le financement des collectivités locales pour leur fonctionnement (en grande partie) ou leurs investissements. Ces ressources financières restent donc sur le territoire contrairement à la TVA qui va alimenter les recettes de l'État.

Pour le représentant des communes, si les critères de répartition ne sont pas parfaits, ils ont le mérite d'être transparents et non discutables. De ce point de vue, l'OM, apparaît comme un complément des taux de TVA plus faible que dans l'hexagone et est considéré tout simplement comme un financement public au profit des collectivités.

Cependant, l'ensemble de ces critères prennent en compte des dépenses (de fonctionnement en grande partie) et non les besoins réels des communes.

D'autres critères favorisant une meilleure péréquation pourraient selon nous être mis en œuvre sur la base des indices de pauvreté, ou d'autres travaux de l'Insee sur les déficits d'équipements publics, le potentiel fiscal et financier, ou en lien avec les bassins d'emplois et de chômage.

NOTA : La Région précise qu'elle avait sollicité en juin 2019 l'Association des Maires de La Réunion pour lancer une réflexion en vue d'une éventuelle réforme de ces critères. Cette consultation n'avait pas abouti, en l'absence de réponse.

3 – Une taxe rentable

Le rendement total de l'OM en 2022 est de plus de 1,5 milliard d'euros, dont 557 pour La Réunion, en augmentation de +14,4 % par rapport à 2021.

ANNEES	2020	2021	2022
OM perçu	431M€	483M€	557M€

L'État, plus précisément la Douane, prélève 1,5% de ces recettes au titre des frais d'assiette et de recouvrement depuis 2017 (2,5% précédemment). Ce prélèvement est prévu par l'art 44 de la Loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer.

Le poids de l'OM (hors FRDE) dans les ressources communales est très variable selon les communes. En 2022 il s'échelonne de 23 à 46%. (cf. annexe : Part de la DGG 2022 par commune dans les produits de gestion).

2022	Commune	Région
DGG	384,74 M€	
FRDE	28,1M€	7M€
OMR		137M€

Une analyse de la répartition du rendement de la taxe par secteur pourrait être intéressante à faire. Mais l'OPMR n'a pas réussi à obtenir de données malgré de multiples demandes, notamment auprès des services des douanes. Elle faciliterait pourtant une certaine compréhension de la politique de taxation et de réfléchir à d'éventuelles alternatives.

Les secteurs suivants ont été ciblés : automobiles, biens d'équipement intermédiaires, biens de consommation courante (dont alimentaire), matériaux de construction, énergie.

Les demandes formulées auprès de la douane sont malheureusement restées sans réponse.

La Région indique que pour La Réunion, l'énergie électrique produite localement est taxée à 0 % d'octroi de mer. Les trois quarts des produits à l'importation sont taxés entre 0 et 6,5 %, dont 13 % à 0% en 2020.

Le taux moyen de taxation s'établit selon elle autour de 7,5 % en 2020.

En revanche, les véhicules (à l'exception des véhicules électriques taxés à 0 % d'octroi de mer) sont fortement contributeurs en termes de rendement fiscal (+26 % en 2020) - cf. le tableau de taxation nomenclature douane en annexe.

L'une des raisons qui expliquent et justifient l'existence du dispositif OM, est la nécessité de compenser la faiblesse des bases fiscales et donc des recettes fiscales qui financent les collectivités locales en outre-mer (impôts locaux).

L'octroi de mer revêt aujourd'hui 3 composantes essentielles. Il constitue :

- un outil d'autonomie fiscale pour les collectivités locales. Il représente une recette directe pour les Communes et la Région depuis 1984 à travers le Droit Additionnel à l'Octroi de mer devenu l'octroi de mer régional. Cet aspect a été reconnu par la Décision (fondatrice) du Conseil du 22 décembre 1989, qui stipulait : « il s'agit en outre d'un instrument essentiel d'autonomie et de démocratie locale, dont les ressources doivent constituer un moyen de développement économique et social des départements d'outre-mer » ;
- un instrument de développement « selon les besoins économiques et afin de contribuer à la création, au maintien et au développement d'activités dans les DOM » ;
- un outil de politique économique (en lien notamment avec des politiques de santé publique ou de développement durable ou encore d'accès aux produits culturels) dans un objectif constant de maîtrise de la pression fiscale pour les consommateurs.

II – Un outil fiscal pour quelle politique de développement régional ?

Les acteurs économiques considèrent dans leur grande majorité que le dispositif est très important pour l'industrie locale. Les enjeux sont importants pour l'emploi local estimé à 20 000, dont les 2/3 sont implantés dans industrie (45% pour l'agroalimentaire, 35 à 45% pour les composants du bâtiment et 10% pour les autres comme l'énergie avec le solaire).

La production locale, qui représente environ 2 milliards d'euros, soit environ 7% du PIB, est dans une dynamique forte. Elle permet d'assurer une relative autonomie en sécurisant ou relocalisant certains produits qui étaient importés.

Le dispositif OM permet d'apporter une réponse locale à un handicap structurel lié à la taille du marché, mais il faut noter qu'il existait avant l'industrie locale. L'existence de l'OM n'est donc pas liée directement à cette nécessité.

Les acteurs économiques sont aussi globalement unanimes sur le fait que la cohérence dans la mise en œuvre de la politique économique (définition des priorités locales et des activités stratégiques) n'est pas d'une évidence flagrante. Il y a donc une nécessité de plus de dialogue et de transparence sur cet aspect.

Dans les années 70, le choix d'une économie autre que l'importation est adoptée avec le développement du concept d'import-substitution. Dans ce cadre, la nécessité d'une certaine protection est mise en avant pour lutter contre le déséquilibre de nos handicaps face à l'importation. Un acteur précise que la protection a son utilité puisqu'elle est utilisée aujourd'hui par les plus grands pays. Cependant, il est aussi nécessaire de bien définir quels secteurs, quels emplois, quelles adaptations sont souhaitables pour le territoire. La réponse à ces questions devrait passer par des orientations et choix politiques locaux et nationaux validés par la population.

Pour le représentant des collectivités locales, « la paix sociale n'a pas de prix, il faut prendre en compte la souffrance de la population ». Une part non négligeable des recettes de l'OM est affectée au traitement de ces difficultés parce que ce sont les maires qui sont les premiers confrontés aux citoyens qui demandent de l'aide. Cependant, il reste conscient sur la nécessité d'une meilleure adéquation entre le besoin de financement public et les conséquences de la taxe sur le coût de la vie.

L'épisode de la crise sanitaire a permis de conforter l'importance de la production locale et d'apporter une réponse aux besoins d'une population « isolée » sur le plan alimentaire. Cette réponse a été possible parce que les acteurs et l'outil de production existait déjà.

Les grandes lignes directrices de la politique régionale concernant le dispositif OM :

Dans sa délibération du 22 décembre 2021, la collectivité régionale rappelle les fondements de sa politique relative à l'OM en lien avec la décision du Conseil de l'Union Européenne du 07 juin 2021.

Celle-ci pourrait être définie à travers ces quelques thématiques principales :

- l'octroi de mer comme un outil de développement économique et d'autonomie fiscale pour les collectivités territoriales d'outre-mer ;
- le maintien de la pression fiscale de l'OM en dessous du niveau de la création de richesse et d'une politique de taux zéro pour les produits courants de base ;
- Depuis 2008, le verdissement de l'OM par l'application d'un taux zéro pour les véhicules électriques, faible pour les véhicules hybrides et des taux progressifs pour les véhicules thermiques en fonction de la cylindrée.

L'objectif global est de maintenir un équilibre entre les enjeux liés au développement économique des entreprises locales, un rendement fiscal raisonnable et la maîtrise de la pression fiscale vis-à-vis des consommateurs.

Concernant la transparence et la concertation, la collectivité régionale déclare déjà consulter les chambres consulaires et l'ADIR et vouloir s'engager dans l'amélioration du dispositif sur cet aspect.

1 : Les délibérations

Les trois quarts des recettes de l'OM financent une part plus ou moins importante (34% en moyenne) des budgets de fonctionnement des communes. Un quart revient à la collectivité régionale pour son fonctionnement et la mise en œuvre de sa politique de développement économique.

La décision du conseil Européen de juin 2021 a établi le seuil des entreprises assujetties à l'octroi de mer interne à 550 000€ (au lieu de 300 000€). Cette décision concernerait environ 250 à 300 entreprises, dont une vingtaine uniquement serait redevable *in fine* de la taxe, pour une valeur d'environ 8 millions d'euros par an dans cinq secteurs d'activité (ciment, tôles, alcool, cigarette et foie gras).

Cette décision a aussi réduit le nombre de secteurs soumis à un différentiel de taxation à deux avec des écarts maximum de 20 et 30 % (il en existait un troisième à 10%).

Le maintien de ce dispositif dérogatoire est soumis à la présentation à l'Union Européenne d'un rapport d'évaluation détaillé en 2025, concernant l'évolution des parts de marché, l'emploi, les surcoûts de la production locale, etc.

L'économie locale est caractérisée par un taux de couverture de la production locale par rapport à l'import de 70% pour les fruits et légumes et de 50% pour la viande.

Concernant les produits commercialisés dans la grande distribution, le déséquilibre est nettement plus important et a augmenté ces dernières années car les enseignes de la grande distribution à dominante alimentaire ont augmenté significativement leur capacité d'importation et de stockage.

2 : Transparence

a - Définition et élaboration de la stratégie de développement du dispositif :

De manière quasi unanime, les acteurs économiques dénoncent l'insuffisance voire l'absence de participation dans le processus de définition et de décision de la collectivité régionale en matière de taux d'imposition, des secteurs exonérés ou soumis à différentiel de taxation.

De même, l'absence de lisibilité sur la stratégie globale, les objectifs, la vision et la définition de la politique de développement recherchée a été soulignée.

Ils demandent donc une plus grande transparence et le besoin d'être associés aux mécanismes de décision.

Bien que l'État (au niveau local et national) soit déjà associé à l'élaboration des décisions de par son expertise, la collectivité régionale semble souhaiter une coopération plus étroite en amont.

Par exemple, la décision de l'UE de la suppression des voitures thermiques à l'horizon 2035 mérite un travail de prospective sur plusieurs niveaux : fiscal, énergétique, et même des infrastructures publiques et privées. L'évolution probable des taux de l'OM actuellement à zéro pour l'électrique ne serait qu'une partie des éléments à prendre en considération. Comment appréhender tous ces aspects sans un travail pointu et bien en amont de l'échéance ?

b - Utilisation des recettes :

Les réflexions sur la transparence, en particulier sur l'utilisation de la taxe collectée, contribuent au débat sur la notion de consentement à l'impôt et d'adhésion au dispositif OM.

Ces réflexions pourraient aussi irriguer les débats sur l'environnement pour une nomenclature de taxation différente par rapport aux critères actuels. Celle-ci prendrait en compte des notions comme l'utilisation des ressources collectées pour des évolutions et innovations écologiques ou qui apportent une réponse à une demande sociale de plus en plus importante.

Pour le représentant des maires, concernant les déficits d'équipements structurels : « ce n'est pas l'OM qui va rattraper ces retards et ces handicaps structurels. »

3 : Évaluation du dispositif

L'absence d'outils pertinents ne permet aucune réelle évaluation macro-économique des dispositifs économiques, en particulier pour apprécier l'efficacité de l'OM en matière de développement économique, d'emploi, et même d'impact réel sur les prix. La stagnation de nombreux indicateurs socio-économiques (pauvreté, précarité, chômage, etc) ne militent pas en faveur d'une appréciation particulièrement positive du dispositif, malgré une réelle dynamique de divers secteurs de la production locale.

Cependant doit-on attribuer à l'OM l'ensemble de ces responsabilités ? Bien évidemment non.

Son absence ou sa disparition serait sans doute encore plus catastrophique pour le territoire.

L'exemple du bouclier qualité prix (BQP) est assez révélateur de cette difficulté à analyser en profondeur les effets du dispositif OM au cas particulier, mais aussi de manière plus macro-économique. En effet, dans le cadre de cette étude mais aussi de la recherche de pistes pour améliorer le dispositif BQP, il avait été envisagé d'analyser l'impact des taxes OM et TVA sur ce panier. L'évaluation de l'impact de la TVA est relativement aisée car transparente à « tous les étages » et en particulier sur le prix final payé par le consommateur. Il n'en est pas de même pour l'OM qui disparaît (pour les produits non exonérés) dans la formation des prix et des marges tout au long de la chaîne de valeur.

D'une manière intuitive il semblerait que l'impact de l'OM soit relativement faible à la faveur de taux faibles ou nuls pour les produits alimentaires ou de fabrication locale de consommation courante. **La capacité de le mesurer objectivement doit cependant être un objectif prioritaire.**

Au-delà de l'objectif de transparence et de prix, l'évolution du dispositif permettrait aussi de disposer de certaines valeurs CAF pour identifier à quel niveau se situent les hausses dans la formation des prix, en amont ou aval des importations. Ce type d'étude est d'ailleurs fortement demandé par certains acteurs économiques locaux. Ils veulent en effet comprendre pourquoi certains prix augmentent de manière si importante. Il devrait permettre aussi de mieux adapter les politiques d'aides conjoncturelles locales.

C – Auditions et débats autour de l'OM : un outil de financement des collectivités locales et de développement économique

Cadre des auditions

Le principe d'auditionner les acteurs du dispositif de l'OM a été validé afin de recueillir leurs avis et propositions pour faire évoluer le dispositif. Concernant certains acteurs institutionnels, l'objectif était aussi d'obtenir une meilleure compréhension du dispositif d'un point de vue économique, du rendement financier ou encore de son fonctionnement administratif. Dans ce cadre, les acteurs économiques, les services de l'État et les représentants des collectivités ont été entendus.

Les thématiques de son fonctionnement économique, financier, fiscal, administratif ainsi que son impact potentiel ou réel au niveau sociétal ont été abordés.

1 - Mécanisme administratif et procédures au niveau des acteurs économiques

L'OM est aujourd'hui perçue et recouvrée par les services de la Douane, à l'importation ou à partir des déclarations des entreprises de productions locales non exonérées et assujetties à la taxe. La gestion administrative de cette dernière est totalement transparente pour tous les autres acteurs économiques dans la mesure où elle est dissoute dans le coût de revient à l'importation, ils n'ont aucune démarche administrative à réaliser.

L'OM n'est donc pas contraignant d'un point de vue administratif. Dans ce contexte, aucune réforme administrative en cours (facturation électronique prévue pour 2026, harmonisation des procédures comptables ou fiscales, etc) n'envisage l'existence de l'OM puisque cette taxe « n'existe pas » dans la boucle administrative, comptable et commerciale.

La proposition de rendre l'OM transparent nécessitera quelques adaptations de ce point de vue, qui seront étudiées un peu plus loin.

2 - Impacts sur le fonctionnement de l'outil OM

La question de l'incidence de l'OM dans le circuit économique et notamment de ses effets inflationniste conduit à relever les points suivants :

- l'OM a un statut de taxe ou impôt sur la consommation non déductible. Il est donc une charge déductible qui intègre le coût de revient. Il est donc intégré dans le circuit de la formation des marges et des prix, dont la TVA, tout au long de la chaîne de création de valeur (au même titre que le fret par exemple) ;
- l'assiette de la taxe n'intègre pas seulement la valeur des produits importés mais aussi l'ensemble des frais d'approche composés pour l'essentiel du transport, des taxes et assurances ;
- la longueur du circuit économique, plus importante en outre-mer par rapport à l'Hexagone compte tenu des deux éléments précédents, a un effet amplificateur sur les marges des acteurs de la chaîne et des prix de vente aux consommateurs finaux.

Dans ce contexte, le travail de l'atelier sur la formation structurelle des prix et de l'assiette de l'OME a permis d'aboutir à la conclusion suivante : **il faut rendre à l'OM son véritable statut de taxe déductible (à l'instar de la TVA) au lieu d'être une charge d'exploitation (comme le transport).**

Cette taxe déductible (et non charge d'exploitation) serait alors « neutre » pour les acteurs et en particulier pour la formation des prix à chaque étape de la formation de valeur. Contrairement à la TVA, calculée sur la valeur ajoutée créée, l'OM (taxe déductible) traçable et transparent tout au long de la chaîne économique (mentionnée sur les factures), serait complètement neutre dans la

formation de valeur car non intégrée au coût de revient. Le montant facturé au consommateur final resterait identique à celui perçu à l'importation par l'importateur.

3 - Présentation d'un modèle alternatif

Le modèle exposé ci-après a pour but d'objectiver l'impact réel de l'OM dans le dispositif actuel où la taxe est intégrée au coût de revient, comparativement à un dispositif où la taxe serait payée mais récupérée par les acteurs économiques, donc neutre, mais surtout non intégrée aux coûts.

Pour les besoins des simulations, le modèle proposé s'appuie sur un circuit économique relativement court : importateur-distributeur pour les voitures et importateur, grossiste et distributeur pour les autres. Un maillon supplémentaire s'ajoute pour la production locale.

Les paramètres économiques utilisés ne doivent être considérés que pour la compréhension des mécanismes des modèles. Même si nous avons cherché à les rapprocher d'une certaine réalité, la multitude et la diversité des secteurs d'activité, des produits importés et des acteurs économiques ne permettent pas à l'atelier d'être plus précis.

- Les taux de frais d'approche ont été considérés à hauteur de 15% pour le maritime et 60% pour l'aérien et un coût unitaire de 1000€ pour les voitures ;
- Un taux de marge unique de 50% a été utilisé pour les acteurs économiques ;
- La TVA a été considérée au taux normal de 8,5% et l'OME au taux de base de 6,5%, sauf pour les voitures ;
- Les coûts de fabrication de la production locale sont pris en compte à hauteur du prix d'achat hors taxe des intrants du dispositif actuel.

Produits alimentaires par bateau		système actuel	OM taxe déductible	Ecart
Importateur :				
Valeur d'achat fournisseur Europe		50,00 €	50,00 €	
Frais d'approche maritime (1)	15,00%	7,50 €	7,50 €	
valeur CAF (2)		57,50 €	57,50 €	
OME payé (3)	6,50%	3,74 €	3,74 €	
TVA à l'import (4)	8,50%	4,89 €	4,89 €	
Coût de revient (5)		61 €	57,50 €	
marge brute (6)	50,00%	30,62 €	28,75 €	
Ecart de marge			1,87 €	2,03%
Prix de vente HT (7)		91,86 €	86,25 €	
TVA facturée (8)	8,50%	7,81 €	7,33 €	
OME facturé (9)			3,74 €	
prix de vente TTC		99,66 €	97,32 €	
Ecart			2,35 €	
TVA reversée par l'importateur		2,92 €	2,44 €	
Grossiste				
Prix d'achat HT		91,86 €	86,25 €	
OME payé déductible			3,74 €	
TVA déductible		7,81 €	7,33 €	
marge brute (6)	50,00%	45,93 €	43,13 €	
Ecart de marge			2,80 €	2,03%
Prix de vente HT (achat + marge)		137,78 €	129,38 €	
TVA facturée	8,50%	11,71 €	11,00 €	
OME facturé			3,74 €	
prix de vente TTC		149,50 €	144,11 €	
Ecart			5,39 €	
TVA reversée par le grossiste		3,90 €	3,67 €	
Détaillant				
Prix d'achat HT		137,78 €	129,38 €	
OM payé déductible			3,74 €	
TVA déductible		11,71 €	11,00 €	
marge brute	50,00%	68,89 €	64,69 €	
Ecart			4,20 €	2,03%
Prix de vente HT		206,68 €	194,06 €	
TVA facturée	8,50%	17,57 €	16,50 €	
OM facturé			3,74 €	
Prix de vente TTC		224,24 €	214,30 €	
Ecart			9,95 €	4,44%
Total des marges payées		145,44 €	136,56 €	
Ecart			8,88 €	6,10%
TVA payée par le consommateur final		17,57 €	16,50 €	
Ecart			1,07 €	6,10%
OM payé par le consommateur		3,74 €	3,74 €	
Ecart total des marges payées par le consommateur par rapport au prix de vente final TTC			8,88 €	3,96%
Ecart total de TVA payée par le consommateur			1,07 €	6,10%

alimentaire par avion		systeme actuel	OM déductible	Ecart
Importateur				
Valeur d'achat fournisseur Europe		50,00 €	50,00 €	
Frais d'approche aérien (1)	60,00%	30,00 €	30,00 €	
Valeur CAF (2)		80,00 €	80,00 €	
OME payé (3)	6,50%	5,20 €	5,20 €	
TVA à l'import (4)	8,50%	6,80 €	6,80 €	
Coût de revient (5)		85 €	80,00 €	
marge brute (6)	50,00%	42,60 €	40,00 €	
Ecart de marge			2,60 €	
Prix de vente HT (7)		127,80 €	120,00 €	
TVA facturée (8)	8,50%	10,86 €	10,20 €	
OM facturé (9)			5,20 €	
prix de vente TTC		138,66 €	135,40 €	
Ecart			3,26 €	
TVA reversée par l'importateur		4,06 €	3,40 €	
Grossiste				
Prix d'achat HT		127,80 €	120,00 €	
OM payé déductible			5,20 €	
TVA déductible		10,86 €	10,20 €	
marge brute (6)	50,00%	63,90 €	60,00 €	
Ecart de marge			3,90 €	
Prix de vente HT		191,70 €	180,00 €	
TVA facturée	8,50%	16,29 €	15,30 €	
OM facturé (8)			5,20 €	
prix de vente TTC		207,99 €	200,50 €	
Ecart			7,49 €	
TVA reversée par le grossiste		5,43 €	5,10 €	
Détaillant				
Prix d'achat HT		191,70 €	180,00 €	
OM payé déductible			5,20 €	
TVA déductible		16,29 €	15,30 €	
marge brute (6)	50,00%	95,85 €	90,00 €	
Ecart de marge			5,85 €	
Prix de vente HT		287,55 €	270,00 €	
TVA facturée	8,50%	24,44 €	22,95 €	
OM facturé			5,20 €	
prix de vente TTC		311,99 €	298,15 €	
Ecart			13,84 €	4,44%
Total des marges payées		202,35 €	190,00 €	
Ecart			12,35 €	6,10%
TVA payée par le consommateur final		24,44 €	22,95 €	
Ecart			1,49 €	6,10%
OM payé par le consommateur		5,20 €	5,20 €	
Ecart total des marges payées par le consommateur par rapport au prix de vente final TTC			12,35 €	3,96%
Ecart total de TVA payée par le consommateur			1,49 €	6,10%

Véhicule thermique entre 1000 et 1500cc		ystème actuel	OM déductible	
Importateur – distributeur :				
Valeur d'achat fournisseur Europe		20000 €	20 000,00 €	
Frais d'approche maritime (1)	1000 €	1000 €	1 000,00 €	
valeur CAF (2)		21000 €	21 000,00 €	
OME payé (3)	18,00%	3780 €	3 780,00 €	
TVA à l'import (4)	8,50%	1785 €	1 785,00 €	
marge brute (5)	50,00%	12390 €	10 500,00 €	
Ecart de marge			1 890,00 €	15,25%
Prix de vente HT (6)		37170	31 500,00 €	
TVA facturée (7)	8,50%	2838 €	2 677,50 €	
Ecart de TVA			160,65 €	5,66%
OM facturé (8)		-	3 780,00 €	
prix de vente TTC		40008 €	37 957,50 €	
Ecart			2 050,65 €	5,13%
TVA à reverser par l'importateur		1053 €	892,50 €	
OME facturé au consommateur final			3 780,00 €	
Ecart total des marges payées par le consommateur par rapport au prix de vente final TTC			1 890,00 €	4,72%
Ecart total de TVA payée par le consommateur			160,65 €	5,66%

Simulation pour une production taxée ou non, à partir de matériaux taxés ou non	matériaux et production taxés			matériaux et production exonérés		
	système actuelle	OM déductible		système actuelle	OM déductible	
Importateur						
Valeur achat fournisseur Europe (1)		1 000 €	1 000,00 €		1 000 €	1 000 €
Frais d'approche maritime (1)	15%	150 €	150,00 €	15%	150 €	150 €
Valeur CAF (2)		1 150 €	1 150,00 €		1 150 €	1 150 €
OME payé (3)	6,5%	75 €	74,75 €	0%	0 €	0 €
TVA à l'import (4)	8,50%	98 €	97,75 €	8,50%	98 €	98 €
Coût de revient (5)		1 225 €	1 150,00 €		1 150 €	1 150 €
Marge brute (6)	50%	612 €	575,00 €	50%	575 €	575 €
Ecart de marge			37,38 €			6,10%
Prix de vente HT (7)		1 837 €	1 725,00 €		1 725 €	1 725 €
TVA facturée (8)	8,50%	156 €	146,63 €	8,50%	147 €	147 €
OM facturé (OME) (9)		-	74,75 €		-	0 €
prix de vente TTC		1 993 €	1 946,38 €		1 872 €	1 872 €
Ecart			46,91 €			2,35%
Grossiste						
prix d'achat HT		1 837 €	1 725,00 €		1 725 €	1 725 €
marge brute (6)	50%	919 €	862,50 €	50%	863 €	863 €
Ecart (sur la marge)			56,06 €			6,10%
Prix de vente HT		2 756 €	2 587,50 €		2 588 €	2 588 €
TVA facturée (8)	8,50%	234 €	219,94 €	8,50%	220 €	220 €
OM payé facturé (9)		-	74,75 €		-	0 €
Prix de vente TTC		2 990 €	2 882,19 €		2 807 €	2 807 €
Ecart			107,73 €			3,60%
Producteur local						
prix d'achat HT (intrants)		2 756 €	2 587,50 €		2 588 €	2 588 €
TVA déductible		234 €	219,94 €		220 €	220 €
OM déductible (OME)		-	74,75 €		-	0 €
Coûts de fabrication		2 756 €	2 755,69 €		2 756 €	2 756 €
Coût de revient de la production (10)		5 511 €	5 343,19 €		5 343 €	5 343 €
marge brute à 50%	50%	2 756 €	2 671,59 €	50%	2 672 €	2 672 €
Ecart de marge			84,09 €			3,05%
Prix de vente HT		8 267 €	8 014,78 €		8 015 €	8 015 €
OMI et OMR sur la production locale taxée (PVHT*OM) (11)	6,5%	537,35906	520,96 €	0%	0 €	0 €
Ecart d'OM facturé			16,40 €			3,05%
TVA facturée	8,50%	703 €	681,26 €	8,50%	681 €	681 €
Ecart de TVA			21,44 €			3,05%
OM facturé (12)		537 €	595,71 €		0 €	0 €
Prix de vente TTC		9 507 €	9 291,75 €		8 696 €	8 696 €
Ecart			215,37 €			2,27%
Distributeur						
prix d'achat HT		8 804 €	8 014,78 €		8 015 €	8 015 €
marge brute	50%	4 402 €	4 007,39 €	50%	4 007 €	4 007 €
Ecart de marge			394,82 €			8,97%
Prix de vente HT		13 207 €	12 022,17 €		12 022 €	12 022 €
TVA facturée	8,50%	1 123 €	1 021,88 €	8,50%	1 022 €	1 022 €
Ecart de TVA			100,68 €			8,97%
OM payé déductible (OME et OMI)		-	595,71 €		-	0 €
Prix de vente TTC		14 329 €	13 639,77 €		13 044 €	13 044 €
Ecart			689,43 €			4,81%
OM payé par le consommateur final (13)		612 €	595,71 €		0 €	0 €
Ecart d'OM total			16,40 €			2,68%
TVA payé par le client final		1 123 €	1 021,88 €		1 022 €	1 022 €
Ecart de TVA			100,68 €			8,97%
Ecart total de marges payés par le consommateur (14)			117,08 €			6,75%
			572,35 €			3,99%

Les éléments ci-après font parti des points exposés par les acteurs auditionnés ou mis en débat au sein de la commission

a - Secret des affaires :

Pour certains représentants des entreprises, rendre l'OM traçable et transparent serait de nature à remettre en cause le respect du secret des affaires en mettant en évidence les marges des acteurs économiques.

Analyse :

De manière évidente, un mécanisme de déductibilité de l'OM en tant que taxe et sa mention sur les factures à chaque étape de la chaîne de valeur rendrait traçable et transparent le montant de l'OM, comme l'est la mention de la TVA sur les factures. Ce niveau de traçabilité permettrait effectivement aux consommateurs de savoir le montant de l'OM perçu. Pour ceux qui auront la capacité et prendront le temps de rechercher à partir de ce montant le taux de l'OME concerné, sans se tromper, le calcul de la valeur CAF à l'importation, et donc le différentiel avec le prix final payé serait possible.

Cependant, le consommateur ne sachant pas combien d'intermédiaires ont opéré entre l'importateur et le distributeur final, il ne serait pas en mesure de savoir quelles marges auront été appliquées par chacun de ces acteurs. De ce point de vue, on ne peut pas réellement dire que le secret des marges serait divulgué.

Toutefois, dans certaines situations où l'importateur est aussi le distributeur (secteur automobile pour l'essentiel), cette transparence mettrait effectivement en évidence la marge brute de l'opérateur : celle qui permet à l'acteur économique de payer ses charges d'exploitation (salaires, loyers, achats, impôts, etc.), d'investissement et la rémunération des capitaux investis.

La défiance envers cette taxe a atteint aujourd'hui un tel niveau qu'elle nécessite, quelles que soient les évolutions du dispositif, un niveau de transparence suffisant pour atténuer, voire gommer, les fantasmes autour de l'OM relatifs aux coûts, marges et recettes fiscales notamment.

L'absence de traçabilité de la taxe dans le circuit économique fait aujourd'hui de l'OM un objet de controverse pas toujours justifié mais suffisamment négatif pour que la mise en place d'un dispositif permettant sa traçabilité et sa transparence pour les consommateurs et les acteurs économiques (privés et publics) soit considérée comme une priorité.

De manière subsidiaire, dans la mesure où le niveau de ces marges brutes ne serait pas indécent, l'atelier ne voit pas en quoi cette transparence poserait problème.

EXEMPLE : il est régulièrement reproché à l'OM d'être un facteur important d'augmentation des coûts des voitures ; ce qui reflète une certaine réalité car les taux oscillent entre 13 et 36,5% en fonction de la cylindrée des véhicules thermiques. Mais comment l'expliquer pour les véhicules électriques et hybrides dont les taux d'OME respectifs sont de 0 et 6,5% ?

La traçabilité et la transparence permises par l'OM, taxe déductible, qui mettrait effectivement en évidence le niveau responsabilité réel de l'OM dans la formation des prix de l'ensemble des produits importés et fabriqués localement, représente pour l'atelier un avantage incomparable par rapport à une éventuelle difficulté qui concernerait un nombre limité d'acteurs (même s'ils sont très

importants d'un point de vue économique et financier).

NOTA : il n'est pas possible de remonter à la valeur CAF des produits importés taxés à 0%.

LOI no 2018-670 du 30 juillet 2018 relative à la protection du secret des affaires

Art. L. 151-1.

« 3- Elle fait l'objet de la part de son détenteur légitime de mesures de **protection raisonnables**, compte tenu des circonstances, pour en conserver le caractère secret.

« Des exceptions à la protection du secret des affaires

« Art. L. 151-7. – **Le secret des affaires n'est pas opposable lorsque l'obtention, l'utilisation ou la divulgation du secret est requise ou autorisée par le droit de l'Union européenne**, les traités ou accords internationaux en vigueur **ou le droit national**, notamment dans l'exercice des pouvoirs d'enquête, de contrôle, d'autorisation ou de sanction des autorités juridictionnelles ou administratives.

« Art. L. 151-8. – A l'occasion d'une instance relative à une atteinte au secret des affaires, le secret n'est pas opposable lorsque son obtention, son utilisation ou sa divulgation est intervenue :

« 1- **Pour exercer le droit à la liberté d'expression et de communication**, y compris le respect de la liberté de la presse, et à la liberté d'information telle que proclamée dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne ;

« 2- **Pour révéler, dans le but de protéger l'intérêt général et de bonne foi**, une activité illégale, une faute ou un **comportement répréhensible**, y compris lors de l'exercice du droit d'alerte défini à l'article 6 de la loi no 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique ;

« 3- Pour **la protection d'un intérêt légitime reconnu par le droit de l'Union européenne ou le droit national**.

b - Effets potentiellement indésirables sur la production locale

La baisse potentielle des coûts et donc des prix à l'importation du fait de la non prise en compte de l'OME dans la chaîne de valeur favoriserait l'importation par rapport à la production locale.

Analyse :

Cette exclusion de la taxe de la formation de valeur n'impacterait pas les prix « sortis du port » mais potentiellement les prix dans les étapes suivantes de la chaîne économique. L'OME, perçu dans son principe et son montant à l'entrée du territoire, sera le même.

Pour la très grande majorité des produits importés et non produits en local, il n'y a aucun souci de concurrence.

L'atelier n'a pas réussi à avoir une donnée précise concernant le taux de couverture entre la consommation des biens importés et l'ensemble des biens consommés. Cependant, une fourchette estimée entre 70 et 80% semble être une approximation pertinente de ce taux de couverture. (estimation faite à partir des différentes données de l'INSEE)

Concernant la production locale en concurrence, les dispositifs d'aide fiscale et sociale, d'exonération et de différentiel de taxation concernant l'OM sont déjà mis en œuvre pour prendre en compte cette problématique.

De manière marginale, il pourrait certes y avoir quelques spécificités qui pourraient nécessiter une expertise un peu plus poussée et une adaptation. Ces situations seraient à n'en pas douter traitées au cas par cas comme c'est actuellement le cas.

c - Problème de trésorerie

Le dispositif pourrait poser un problème de trésorerie aux acteurs qui devront faire l'avance de la

taxe.

Analyse :

Dans le système actuel, les acteurs payent la taxe qui est considérée comme une charge d'exploitation et donc intégrée dans les coûts dès l'achat du bien et ne la « récupèrent » que lors de la revente de la marchandise. Dans le cadre du dispositif proposé, la seule différence serait que le montant de la taxe, mentionné donc identifié sur la facture d'achat et qui serait « récupéré » lors de la vente de la marchandise n'aura pas varié depuis l'importation. La taxe récupérée n'aura pas été majorée par le taux de marge appliqué au coût de revient puisqu'elle serait exclue de la formation de valeur.

La temporalité du paiement et de la récupération de la taxe resterait donc exactement la même dans les deux cas.

d - Impacts potentiels sur les prix

Le principe de la liberté des prix s'impose à tous les acteurs économiques (y compris aux consommateurs). Cependant, des dispositions législatives, comme la régulation économique outre mer de 2012, permettent des adaptations dans certaines conditions pour gommer ou atténuer certains déséquilibres. Certaines dispositions pourraient en effet être utilement mises en œuvre dans le cadre du dispositif proposé.

Ce principe de la liberté des prix en France, et donc à La Réunion, ne peut garantir la répercussion totale ou partielle des gains potentiels obtenus. En effet, rien n'empêche les acteurs économiques d'adapter (à la hausse) leurs taux de marges pour garantir leur même niveau de marge en valeur.

La répercussion totale, partielle ou nulle d'un éventuel gain dépend effectivement de l'entière responsabilité des acteurs économiques. Si la politique de prix et les situations de monopole pourraient amener certains acteurs à maintenir leurs prix au même niveau, on peut espérer que dans certains cas, les différents acteurs qui évoquent (à grand renfort de publicité pour certains) leur volonté d'agir pour le pouvoir d'achat allieront les actes à la parole.

La loi de 2012 relative à la régulation économique en outre mer dans son article 18 prévoit : « ...lorsque les pouvoirs publics décident d'une baisse de la fiscalité pesant sur les opérateurs économiques aux fins de lutter contre la hausse ou le niveau des prix de détail, les opérateurs bénéficiant directement ou indirectement de cette baisse sont tenus d'apporter aux administrations concernées et au juge, à la demande de ces derniers, tout élément utile permettant d'établir la répercussion effective de cette baisse sur les prix. »

En complément, et a minima à titre d'outil d'évaluation, la mise en place d'un dispositif d'encadrement (peut-être de contrôle) de l'évolution des prix ne pourrait qu'être bénéfique.

L'expérience de l'impact minime de la baisse de la TVA sur les prix de la restauration nous a démontré que laisser les acteurs répercuter les gains sur les prix a été d'une grande inefficacité. Cet exemple conduit donc la plupart des acteurs à craindre que l'impact du modèle pourrait rester relativement faible sur les prix s'il n'y a pas un minimum de suivi à défaut de contrainte.

Le modèle proposé en simulation ci-avant montre que si l'avantage du dispositif est répercuté sur les prix, l'impact pour un ménage pourrait être assez conséquent concernant des biens d'une valeur importante (voitures, électroménager, autres matériels), mais aussi pour les produits de plus faible valeur mais de consommation courante, cumulé sur les volumes et la durée.

Les représentants des consommateurs s'interrogent fortement sur la protection de la production locale puisque le volume des produits importés est de plus en plus important et leurs prix souvent moins chers que la production locale. Ils s'interrogent donc sur les raisons de cette situation et l'intérêt du dispositif OM dès lors que les produits locaux ne sont pas plus compétitifs pour le client final. Ils interrogent aussi la pertinence des divers dispositifs d'aide et de soutien à l'économie locale : aides sur les coûts salariaux, aides à l'investissement (défiscalisation et autres), subventions diverses, etc. Ces acteurs se demandent si la question des prix n'est tout simplement pas liée aux niveaux des marges (souvent perçues comme étant abusives) et à la longueur des circuits économiques (notamment mise en évidence dans l'étude de 2019 commandée par l'OPMR concernant le commerce de proximité et l'état de la grande distribution à La Réunion).

Analyse :

Le constat des représentants des consommateurs reflète une certaine réalité, dans bien des cas. Pour les représentants des entreprises, l'explication ne viendrait cependant pas toujours d'un niveau de marge abusif des acteurs. Si ces derniers admettent que certains acteurs peuvent « abuser » de la situation, ils rappellent que certaines analyses comparatives des marges appliquées entre le territoire et l'Hexagone, montrent que les niveaux seraient globalement comparables.

Pour l'atelier, la prise en compte des handicaps structurels et permanents de nos territoires ultramarins justifie l'ensemble des dispositifs mis en œuvre pour favoriser le développement de l'activité économique, et de l'emploi qui au final bénéficient à la population du territoire (citoyens, consommateurs, salariés). Toutefois, l'absence de véritable outils d'évaluation de ces dispositifs et l'absence de transparence laissent beaucoup d'espace à la suspicion, voire à la controverse, et finalement à la défiance. La proposition d'un dispositif OM en qualité de taxe déductible, traçable et transparente serait de nature à supprimer un maillon dans la chaîne des suspicions en plus d'un réel effet bénéfique potentiel sur les prix.

Le bénéfice potentiel du dispositif par une baisse mécanique des coûts serait non négligeable pour les produits de grande consommation et encore plus important pour les voitures thermiques par exemple. Le taux des surcoûts reste sensiblement le même entre les acteurs de la chaîne économique. En revanche, on constate que l'augmentation des prix se fait surtout en valeur. Celle-ci augmente au fil de l'allongement de la chaîne de création de valeur.

Compte tenu de l'importance de la consommation des produits alimentaires dans les dépenses des ménages modestes, une telle baisse aurait un impact très importante sur leur budget. De même, l'impact de la mesure sur les prix de la production locale pourrait avoir un effet non négligeable sur le coût des investissement publics des collectivités.

Le modèle de la distribution des carburants en outre mer est un exemple où les marges administrées sont indépendantes de l'OME perçu. La transparence de l'impact de l'OM dans la formation des prix à partir de son entrée sur le territoire évite cette suspicion, même si d'autres problématiques persistent.

e - L'OM et la TVA

Pour certains acteurs économiques, s'inscrire dans un processus d'OM comme taxe déductible serait déjà entrer dans une convergence vers la transformation de l'OM vers la TVA. **Or, l'ensemble des acteurs auditionnés est unanime sur l'intérêt du dispositif OM par rapport à la TVA sous différents aspects.**

Analyse :

L'atelier partage l'intérêt de l'ensemble des acteurs pour le dispositif OM, même si les motivations sont différentes et parfois un peu contradictoires. Chaque mécanique de taxation est aujourd'hui bien différente (l'assiette, les faits générateurs, la gestion administrative, etc.).

Avant toute chose, il convient de poser la problématique juridique et législative qui permettrait la mise en œuvre du dispositif d'un OM déductible en qualité de taxe et non de charge d'exploitation.

En effet, pour permettre cette déductibilité et le report sur toutes les factures du montant de l'OME, chaque acteur économique concerné doit avoir le statut d'assujetti à l'OM. Ce statut n'existe aujourd'hui que pour les producteurs locaux (Loi de 2004 sur l'OM). Cette étape législative ne semble pas être un obstacle insurmontable dans la mesure où elle existe déjà pour les acteurs de la production locale et qu'elle pourrait relever de la prérogative nationale. Cette loi de 2004 semble par ailleurs disposer de tous les éléments permettant son éventuel élargissement à l'ensemble des acteurs économiques.

NOTA : la loi de 1992 sur l'OM avait déjà mis en œuvre la possibilité d'option pour certaines entreprises. Le seuil d'assujettissement à l'OMI était alors assez élevé. La disparité entre des acteurs assujettis de droit ou sur option, et non assujettis, en faisait un dispositif ingérable qui a finalement été abandonné.

Bien évidemment tous ces éléments sont certainement très parcellaires et doivent être soumis à expertise par les autorités compétentes.

La proposition de la déductibilité de la taxe s'inscrit bien dans une conception différente de celle de la TVA. En effet, elle rendrait la taxe, « passive » donc non inflationniste à chaque étape de la création de valeur du circuit économique, puisqu'elle ne serait pas intégrée dans le coût de revient (formation du résultat de l'entreprise). Le niveau des coûts diminuerait donc mécaniquement (et celui des prix, sauf s'il est compensé par des augmentations de marges, que nulle loi n'interdit...) et impacterait à la baisse les prix de vente (dont la TVA) pour les consommateurs finaux.

f - L'OM taxe déductible et les pratiques commerciales et administratives

Le nouveau dispositif ne nécessiterait pas de déclaration administrative particulière et supplémentaire. Il n'aurait aucune incidence sur le rendement fiscal de l'OM. Il n'y aurait aucune incidence sur l'assiette de l'OM car là où la TVA s'établit sur le prix de vente et donc la valeur ajoutée créée à chaque étape de la chaîne de valeur, l'OM resterait une taxe basée sur la valeur CAF à l'importation ou à la production pour certaines productions locales. Sa valeur resterait la même tout au long du circuit économique quelle que soit le nombre d'intermédiaires.

Relations comptables et fiscales :

- Aspect fiscal : administration de la Douane

Dans le dispositif actuel, seuls les importateurs et les producteurs locaux assujettis à l'OMI (imposables ou non) ont une démarche administrative à faire auprès de l'administration des douanes, pour payer l'OME concernant les premiers ou déclarer l'OMI pour les seconds.

Dans le dispositif d'OM taxe déductible, l'ensemble des acteurs économiques aurait le statut d'assujetti (**loi de 2004 sur l'OM à étendre**).

Les acteurs actuellement « redevables » (importateurs et producteurs locaux) auraient les mêmes démarches à faire concernant leurs activités. Les autres n'auraient aucune démarche administrative

supplémentaire à faire. En effet, la taxe (OME ou OMI) ne serait pas à déclarer, mais simplement à payer au fournisseur qui l'aura facturé. Ce statut leur est indispensable pour pouvoir déduire l'OM payé aux fournisseurs sur facture, et la facturer ensuite à leurs clients pour la récupérer. L'OM impôt déductible aurait alors une transparence fiscale totale pour ces nouveaux assujettis sans incidence sur leur résultat comptable puisqu'aucun compte de charges ni de produits n'auront été utilisés.

- Traitement comptable de l'OM payé et facturé

Dans le dispositif actuel, l'OM étant une charge d'exploitation, la taxe payée (dissoute dans le prix de revient de l'importateur) ne fait l'objet d'aucune traçabilité ou déclaration de la part des acteurs économiques le long de la chaîne de valeur. Aucune écriture comptable spécifique (identifiant l'OM) n'a donc à être constatée en comptabilité. Après le paiement de la taxe par l'importateur ou le producteur, l'OM « n'existe » plus dans le circuit économique.

Dans le dispositif proposé, l'OM devenant une taxe déductible (et non plus une charge d'exploitation), elle devra être identifiée comptablement, et satisfaire aux exigences formelles du code de commerce et du code général des impôts. Elle devra par exemple figurer formellement sur la facture de vente ou d'achat et faire l'objet d'une écriture comptable.

Les textes en vigueur devront être mis à jour (Code du commerce et code des impôts)

La taxe serait neutre du point de vue du résultat comptable car elle ne transiterait plus par les comptes de résultat (classes 6 et 7) mais uniquement par des comptes de tiers (classes 4 et 5) comme pour la TVA.

– Changements induits par la déductibilité de la taxe OM

Pour les importateurs déjà assujettis aux obligations de l'OME, rien ne changerait. La mention du montant de l'OME réglée à la douane devra figurer sur les factures (ce qui doit déjà être le cas) pour permettre sa déductibilité à son client (acteur économique assujetti à l'OME ou l'OMI).

L'importateur resterait toujours redevable de la taxe auprès des services des douanes.

Les autres acteurs de la chaîne économique disposeraient ainsi d'une facture d'achat avec le montant de la taxe payée qui deviendrait déductible. Le même montant de la taxe payée serait mentionné sur la facture du client (acteur économique intermédiaire) ou au consommateur final. Pour l'intermédiaire économique (quel que soit son niveau dans la chaîne), l'impact est nul (il déduira le montant de la taxe payée) et l'opération ne nécessiterait aucune démarche ou déclaration administrative supplémentaire (sauf si l'administration en éprouve un besoin particulier). Seul le client final paierait la taxe dont le montant serait identique au montant réclamé à l'importateur, et qui n'aurait pas été amplifié par la chaîne économique (marges successives et TVA) car non intégré aux coûts de revient successifs.

- Nécessité d'une modification « statutaire » de l'OM :

La déductibilité de l'OM n'implique a priori pas de modification fondamentale dans son fonctionnement administratif. Il convient cependant d'acter et de formaliser son statut et donc sa déductibilité en tant que taxe supportée par le consommateur final.

En effet, actuellement, l'OM est définie comme une taxe qui n'est ni un droit de douane car il taxe aussi bien l'importation que la production locale, ni une TVA car elle ne taxe pas la valeur ajoutée produite.

C'est une taxe interne, dont le statut en fait un élément de coût intégré dans la chaîne de création de valeur (au même titre que le coût du transport). Ce qui n'est pas normal *a priori*.

Pour éliminer cet inconvénient, il convient de définir l'OM comme une taxe déductible (et non un coût) exclue de la chaîne de valeur.

Cet aspect juridique nécessite à n'en pas douter une expertise plus approfondie quant à sa faisabilité technique, en particulier aux procédures (comptable et commerciale), à mettre en œuvre pour son éventuelle application. Il en est de même concernant les démarches législatives nécessaires :

- loi de 2004 concernant l'OM et en particulier l'OMI qui définit le statut de l'OM et les acteurs assujettis à l'OM ;
- code du commerce pour les aspects facturation, traitements comptables ;
- code général des impôts pour les aspects assujettissement, facturation, déductibilité et collecte.

Enfin, compte tenu du caractère aujourd'hui négativement connoté (origine historique coloniale, et opacité, abus, etc.) de ce dispositif, un changement de dénomination marquerait une nouvelle ère et inscrirait l'outil dans une époque plus contemporaine.

4 - Le remplacement de l'OM par une TVA régionale

L'option d'une TVA régionale (« TVA-R ») à la place de l'OM, évoquée lors d'une audition, n'a pas particulièrement retenu l'attention des collectivités et acteurs économiques locaux en raison de sa très grande proximité avec la TVA « nationale » directement gérée par l'Etat. Le risque d'augmentation générale des prix par l'application de la taxe sur la valeur ajoutée produite et surtout les services, contrairement à l'OM, a aussi été un motif de rejet *a priori*.

Pourtant, et sous réserve de quelques conditions obligatoires et incontournables pour les acteurs locaux comme l'identification claire des recettes de la TVA-R (exigence de la même autonomie de gestion en local que l'OM par exemple), une TVA régionale pourrait être un dispositif intéressant répondant aux mêmes missions que l'OM tout en gommant certains points noirs du dispositif.

La TVA étant parfaitement connue et maîtrisée dans ses principes et son fonctionnement par l'ensemble des acteurs économiques, l'administration et les consommateurs, sa mise en œuvre ne devrait en effet pas poser de difficultés particulières.

Cette option ne nécessiterait *a priori* que des aménagements « mineurs » d'un point de vue législatif et administratif. Elle nécessiterait en revanche un travail technique et politique beaucoup plus conséquent pour les évaluations et simulations afin de paramétrer les niveaux de taxation et de définir les éventuelles exonérations appropriées qui garantiraient :

- le même rendement fiscal pour les financements des collectivités et des politiques de développement économique local,
- le maintien, voire la baisse, du niveau des prix (la question de l'exonération ou pas des services par exemple).

Quelques points de crispation comme la transparence, la levée potentielle du secret des affaires ou encore l'opacité de l'imbrication de l'OM dans la formation des prix seraient levés. En revanche, pour les collectivités de Mayotte et de Guyane où la TVA ne s'applique pas, la problématique resterait entière.

- Avantages :

- connu et maîtrisé de tous, sa mise en œuvre serait relativement aisée administrativement et techniquement ;
- la problématique d'une taxe « inflationniste » disparaîtrait, dans la mesure où les taux appliqués seraient adaptés ;
- la question de la levée potentielle du secret des affaires serait réglée.

- Inconvénients :

- alors que l'OM se calcule sur la valeur en douane des biens uniquement, la TVA régionale s'appliquerait sur la valeur ajoutée produite des biens et services. Potentiellement, les prix des biens pourraient être plus importants, sauf à moduler les taux pour être dans les mêmes fourchettes des prix et des recettes fiscales. De même, pour rester sur une non taxation des services, ils devraient être exonérés. Cet inconvénient qui pourrait ne pas en être un nécessiterait un gros travail de simulation pour arriver au bon niveau de taxation.

L'atelier pense que les avantages et les inconvénients s'équilibrent presque. Néanmoins, les conditions d'une éventuelle acceptation de part et d'autres sont nombreuses :

- les collectivités souhaitent garder le contrôle des recettes fiscales et de la politique de développement économique régionale menée. La distinction et une affectation claire des recettes de TVA « nationale » et « régionale » sont deux conditions « *sine qua non* » pour une éventuelle acceptation d'une telle évolution ;
- les taux de TVA régional pour les biens et la taxation ou non des services ne devront pas avoir pour conséquence sur une augmentation des prix finaux pour les consommateurs ;
- la question primordiale de la transparence de la taxe ne serait plus posée. Néanmoins, celle de son utilisation par les collectivités locales et pour quelle choix de politique de développement économique par la Région resterait ;
- La question de l'imbrication de la taxe dans la formation de valeur serait réglée.

Une TVA régionale ou « nationale » se calcule sur la formation de valeur tout au long de la chaîne économique. Si les taux ne sont pas ajustés, elle augmenterait mécaniquement les prix payés par le consommateur final. En effet, le dispositif pourrait être globalement défavorable aux consommateurs compte tenu d'une chaîne de création de valeur plus longue en outre-mer, par rapport à un OM qui ne s'applique pas aux services et qui n'a pour assiette de calcul que la valeur CAF.

Pour l'atelier, ces conditions préalables ne sont pas négociables. Surtout, pour pouvoir en tirer une conclusion sur son intérêt, des simulations suffisamment poussées et précises sont incontournables.

5 - L'assiette de l'OM, la question des frais de transport liés à l'éloignement

La question de l'assiette de l'OME est un élément important qui conditionne à la fois la formation des prix à travers la chaîne de valeur et le niveau des recettes fiscales au profit des collectivités locales.

L'assiette de l'OME est aujourd'hui composée de la valeur CAF (coût – assurance – fret). Si les deux premiers ne font pas débat a priori, le fret ou plus précisément le coût du transport en revanche génère un certain nombre de questionnements surtout dans le contexte à la fois de sa très forte

augmentation et de la problématique d'éloignement et d'isolement des lignes maritimes.

Le transport augmente mécaniquement la valeur CAF, donc le niveau de taxation à l'OME. Celui-ci, intégré dans les éléments qui composent le coût de revient, impacte aussi les marges des acteurs (à chaque étape du circuit de formation de valeur) et par conséquent, les prix pour les consommateurs finaux.

Le mécanisme de taxation différenciée (différentiels de taxation) est prévu pour protéger les produits fabriqués localement des mêmes produits importés. Cependant, pour les produits non fabriqués localement et qui n'ont pas à être protégés, l'intégration du coût du transport dans l'assiette de l'OME impacte les coûts de revient et donc les prix sans « justification » économique.

Dans un contexte de très forte augmentation des coûts du transport (doublement, voire plus dans certains cas) et où une grande partie des biens consommés sont importés (estimée par l'atelier à plus de 70 et 80%) et dont une très forte proportion (73% selon l'INSEE) provient du continent européen, l'OME sur le coût du transport est une double peine pour les territoires ultra-marins.

Il faudrait arriver à différencier l'assiette qui sert de base au calcul de l'OME pour les recettes fiscales qui financent les collectivités locales et le développement de l'économie locale de celle qui contribue à la formation des prix des biens importés.

a - Problématique de continuité territoriale

Dans la mesure où une grande partie des produits provient de l'UE, la continuité territoriale pour les biens importés devrait faire partie de la problématique des handicaps structurels permanents qui motivent l'existence des dispositifs spécifiques pour les régions ultra périphériques.

Cette problématique pourrait être prise en compte dans le cadre d'une politique nationale et communautaire de continuité territoriale visant à réduire l'impact de ce paramètre dans la formation des prix.

b - Problématique de financement des collectivités

Nous l'avons vu, le niveau des taxes perçues pour le financement des collectivités dépend de l'assiette sur laquelle est assis l'OME. Sortir le coût du transport de cette assiette diminuerait de manière importante ces ressources et poserait un réel problème de financement des collectivités locales.

c - Problématique de concurrence avec la production locale

La diminution « généralisée » des coûts de revient des produits importés pourrait profiter aux consommateurs dans un premier temps (sous réserve de l'application par les acteurs économiques du juste prix au lieu de profiter de l'effet d'aubaine pour augmenter leurs marges).

Elle poserait cependant de sérieux problèmes pour les mêmes biens produits localement, déjà non concurrentiels pour certains, malgré les dispositifs d'aides et de compensation.

Cette situation conduisant à terme à la destruction du tissu économique locale, des emplois et donc des revenus des ménages, serait contraire à l'objectif recherché.

Dans la mesure où une part très importante des importations n'est pas en concurrence avec la production locale (estimée entre 70 et 80% par l'atelier), cet handicap structurel lié au « sur-coût »

du transport, devrait être pris en compte de manière sérieuse et traité dans le cadre d'un dispositif spécifique national voire communautaire avec les (ou la) compagnies maritimes.

En conclusion, cette problématique du coût du transport nécessite à elle seule une approche globale tant les incidences peuvent être complexes (prix, assiette fiscale et production locale).

6 - Enjeux de décarbonation de l'économie

Pour certains acteurs, les enjeux de décarbonation de l'économie sont aujourd'hui de nouveaux paramètres à intégrer au modèle. Quelles types d'énergies « propres » sont envisageables ? Quelles politiques incitatives et structurantes sont à développer et pour quels secteurs d'activités ?

D'une manière générale, ces acteurs pensent que l'incitation à une meilleure prise en compte de la responsabilité sociale et environnementale par les acteurs économiques doit être intégrée dans la politique économique régionale : définition des secteurs aidés et des taux de taxation par exemple.

Ils estiment plus précisément qu'il faut utiliser l'OM, considéré actuellement avant tout comme un outil fiscal de financement des collectivités, pour contribuer à l'instauration d'une société durable et bas carbone.

A cette fin, l'élargissement de la gouvernance de l'OM à l'ensemble des acteurs économiques, politiques et citoyens semble primordiale.

7 - Enjeux de développement régional

Pour certains acteurs économiques, la situation de La Réunion dans le bassin socio-économique de l'Océan Indien nécessiterait un développement régional plus important vers l'extérieur. Cependant, l'accès à ces marchés nécessite des besoins importants en termes de prospective et donc de financement. Ces acteurs économiques prônent l'affectation d'une partie des recettes de l'OM (du FRDE par exemple) pour favoriser un développement économique plus ouvert sur la zone OI.

8 - L'OM et les positions économiques dominantes

Les représentants des consommateurs observent que, malgré tous les dispositifs d'aide et de soutien à l'économie locale, d'exonérations ou encore du différentiel de taxation de la production locale à l'OMI, les prix de la production locale restent globalement plus élevés que les prix à l'importation. Ils se demandent même si certains acteurs de la production locale n'aligneraient pas leurs prix sur ceux de l'import, profitant ainsi de marges plus confortables.

Concernant certains secteurs de la production locale (huile, yaourt, riz, agro-industrie par exemple) en situation de monopole ou d'oligopole, certains acteurs arrivent même à dénoncer un effet pervers

des dispositifs de « protection » qui permettrait en réalité à certaines entreprises de maximiser leurs marges au détriment des consommateurs et un bénéfice limité pour l'emploi local.

Ils se demandent s'il n'y a pas là matière à faire évoluer le dispositif de ce point de vue. Ils proposent par exemple d'instaurer comme contrepartie aux dispositifs d'aides (pas uniquement en lien avec l'OM d'ailleurs) une obligation de transparence relative aux marges pratiquées. Les services de l'Etat compétents auraient pour mission de les contrôler.

Certains acteurs économiques ont exprimé la nécessité d'examiner de manière plus précise l'impact de l'OM dans la formation des prix, en particulier concernant les acteurs économiques qui sont en position dominante ou de monopole.

En effet, comme nous l'avons vu, l'OM constitue l'un des coûts qui contribuent à la formation de valeurs des produits importés ou fabriqués localement. Ces acteurs n'étant pas astreints (ou si peu) à une quelconque concurrence, de par leur position de monopole ou dominante, ont la maîtrise du prix final aux consommateurs : **c'est la liberté des prix et donc des prix d'opportunité déconnectés de la réalité des coûts.**

Pour optimiser, voire gonfler de manière déraisonnable leurs marges, certains acteurs n'hésitent pas dans à allonger « artificiellement » la chaîne de valeur car, dans le dispositif actuel, à chaque étape, chaque acteur calcule sa marge sur la base d'un prix d'achat intégrant l'OM. Dans la mesure où le ou les bénéficiaires finaux (intérêts capitalistiques) sont souvent les mêmes (directement ou indirectement), l'OM contribue ainsi à une maximisation des marges de ces acteurs.

Cette structuration serait peut-être une première explication au modèle économique local formé de multiples entités juridiques de plus ou moins petite taille ayant les mêmes porteurs de capitaux (85% des entreprises ont moins de 10 salariés et 90% moins de 20). Nous pouvons par exemple retrouver ce type de structuration (groupements ou coopératives) dans l'industrie agro-alimentaire : de l'importation des intrants en passant par les productions locales à la commercialisation des produits finis.

Nous pouvons aussi illustrer cette situation par des exemples de secteurs économiques où n'opèrent qu'un nombre limité d'acteurs : l'automobile et les pièces détachées qui favorisent une absence de concurrence réelle, l'importation de certains matériaux de construction (bois, ciments,...).

D - Propositions

I - Maintien de l'octroi de mer

a – Changement de son statut de « coût d'achat », en une taxe déductible traitée comme les autres « impôts et taxes »

La proposition consiste à rendre à l'OM son statut de taxe. A ce titre cette taxe serait déductible et donc non supportée par les acteurs économiques mais par le consommateur final. Il serait comptablement traité comme les autres impôts et taxes mais surtout non intégré dans les coûts d'achat et donc dans le circuit de formation des prix. Les simulations du modèle alternatif proposé démontrent le rôle inflationniste de l'OM, la baisse certaine des coûts et potentielle des prix. L'OM serait traçable, donc transparent, tout au long de la chaîne économique.

Enfin, compte tenu du caractère aujourd'hui négativement connoté (origine historique coloniale, et opacité, abus, etc.) de ce dispositif, un changement de dénomination marquerait une nouvelle ère et inscrirait l'outil dans une époque plus contemporaine.

b - Autres propositions relatives aux aspects essentiels du dispositif OM

– La Gouvernance :

De manière quasi unanime, les acteurs économiques demandent à participer au processus de définition et de décision de la collectivité régionale en matière de taux d'imposition, d'exonérations ou de différentiels de taxation. Il demande aussi plus de lisibilité sur la stratégie globale, les objectifs, la définition de la politique de développement recherchée, notamment pour initier de nouvelles pistes comme les enjeux de décarbonation de l'économie et de développement régional.

– La Transparence :

- Rendement et utilisation des recettes de l'OM

La transparence est aujourd'hui incontournable, en particulier sur les choix d'utilisation de la taxe par les collectivités. Cette transparence est nécessaire pour le consentement et l'adhésion au dispositif d'OM.

- Secret des affaires :

La défiance envers cette taxe est telle que certaines notions ne deviennent plus acceptables, en grande partie à cause des dérives. L'opacité du dispositif nécessite là aussi une évolution des dispositions législatives (*Loi n° 2018-670 du 30 juillet 2018 art 151-8 -3 sur la réglementation sur le secret des affaires*). L'intérêt général doit être privilégié en lieu et place des intérêts privés.

- Réalité de l'impact de l'OM dans la formation des prix :

Les situations de monopole ou d'oligopole dans certains secteurs amènent des acteurs en position économique dominante à mettre en place une politique de prix fort au détriment des

consommateurs, en dépit des dispositifs d'aide ou de compensation des handicaps structurels existants.

Le dispositif OM actuel ne permet pas d'identifier clairement ces abus et *a fortiori* de les contrer. **Un dispositif d'OM déductible et transparent permettrait de mettre plus facilement en lumière la réalité des abus pour pouvoir agir de manière efficace.**

- La question de l'évaluation :

L'absence d'outils pertinents ne permet aucune réelle évaluation macro-économique des dispositifs économiques, en particulier de l'OM.

Au-delà de l'objectif de transparence, l'évolution du dispositif permettrait avec la disposition des valeurs CAF d'identifier à quel niveau se situent les hausses dans la formation des prix, en amont ou aval des importations. Il devrait permettre une meilleure adaptation des politiques d'aides conjoncturelles locales.

- La nécessaire mise en place d'outils d'encadrement et de contrôle :

La répercussion totale, partielle ou nulle, d'un éventuel gain dépend de l'entière responsabilité des acteurs économiques en l'état de la législation actuelle.

L'évolution du dispositif doit être accompagné d'un contrôle de l'évolution des prix.

La loi de régulation économique de 2012, dans son article 18, permet cette régulation. Les moyens nécessaires devront être mobilisés pour que ces contrôles soient réellement effectués.

- La nécessaire prise en compte de la question de l'éloignement et d'isolement :

Le calcul de l'OM sur la valeur CAF (qui, comme son nom l'indique, comprend donc le coût du transport), impacte le niveau des prix à la hausse. La suppression du fret dans le calcul de l'OM induirait automatiquement une baisse des coûts. Elle provoquerait cependant une baisse des recettes fiscales destinées au fonctionnement des collectivités et, pourrait poser problème à la production locale.

Dans la mesure où une part très importante des importations n'est pas en concurrence avec la production locale (estimée entre 70 et 80% par l'atelier), ce handicap structurel lié au « surcoût » du transport, devrait être pris en compte de manière sérieuse et traité dans le cadre d'un dispositif spécifique national, voire communautaire, avec les (ou la) compagnies maritimes.

II - Remplacer l'OM par une TVA régionale

Sous réserve de quelques conditions obligatoires et incontournables pour les acteurs locaux comme l'identification claire des recettes de la TVA régionale (exigence de la même autonomie de gestion

en local que l'OM par exemple), cette dernière pourrait être un dispositif répondant aux mêmes missions que l'OM tout en gommant certains aspects négatifs du dispositif.

La TVA étant parfaitement connue et maîtrisée dans ses principes et son fonctionnement par l'ensemble des acteurs économiques, l'administration et les consommateurs, sa mise en œuvre ne devrait en effet pas poser de difficultés particulières.

Cette option pourrait garantir le même rendement fiscal pour les financements des collectivités et des politiques de développement économique local. Elle ne s'opposerait pas non plus au maintien, voire à la baisse, du niveau des prix.

Elle pourrait lever quelques points de crispation, comme la transparence ou le secret des affaires.

Conclusion

La première proposition permettrait de conserver l'OM avec un changement de traitement comptable de la taxe. Sa mise en œuvre nécessiterait quelques adaptations réglementaires et des outils comptables de gestion des acteurs économiques pour rendre la taxe non inflationniste et traçable. Elle permettrait surtout de régler un certain nombre d'effets pervers du système actuel.

Si la baisse des coûts serait évidente, celle des prix resterait suspendue à la nécessité de mesures, de contrôle, voire de coercition. La mise en œuvre de l'article 18 de la loi de régulation économique de 2012 pourrait y aider.

La seconde aurait le mérite de la « simplicité » dans sa mise en œuvre. Cependant, des conditions sont incontournables et obligatoires pour son éventuelle acceptation par les collectivités régionales et locales.

L'OM remplit manifestement l'essentiel des objectifs qui lui sont assignés, même si son impact sur les prix reste sujet à discussion. Le défi est sans doute aujourd'hui de mettre fin à des controverses récurrentes (justifiées pour certaines) et à une défiance citoyenne de plus en plus forte (pas toujours injustifiée) en raison de l'opacité de l'OM, judicieusement exploité par certains acteurs économiques, dans les territoires ultramarins. Ces sentiments sont exacerbés par le fait que nul n'est en capacité d'en faire une expertise précise et sérieuse qui permettrait de déterminer la responsabilité de chacun dans la formation des prix dans les DROM.

Liste des personnes et institutions associés à ce rapport

Participants à l'atelier :

- Président :
- CAVILLOT Jocelyn, vice-président de l'OPMR

- Membres associés :

- FERRARE Ophélie – citoyenne associée à l'OPMR
- HAW SHING Vanessa – CCIR
- HERMET François – Personnalité qualifiée (universitaire)
- JEAN-BAPTISTE Henri – Région Réunion
- LACASSAGNE Gabriel – citoyen associé à l'OPMR
- PAYET Jean Philippe – CPME
- POTIN Jean Marie – UFC

Institutions auditionnées :

- Association pour le développement industriel de La Réunion (ADIR)
- Association des maires de La Réunion (AMR)
- antennes locales d'associations des consommateurs :
 - UFC que choisir,
 - association des familles laïques (AFL),
 - association de défense, d'éducation et d'information du consommateur (ADEIC),
- antenne locale de la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises (CPME)
- Direction régionale des douanes de La Réunion (DRDI)
- Direction régionale des finances publiques de La Réunion (DRFIP)
- antenne locale du Mouvement des entreprises de France (MEDEF)
- Ordre des Experts Comptables de La Réunion
- Conseil régional de La Réunion
- antenne locale de l'Union des entreprises transport et logistique de France (TLF)
- Secrétariat Général aux Affaires Régionales de La Réunion (SGAR)

Personnalité invitée :

- GAGNEPAIN Alexandre : Chambre régionale des comptes