

**Contribution de la Région Guadeloupe à la  
préparation du CIOM 2023**

**OBJECTIF GENERAL : AMELIORER L'EFFICACITE DES POLITIQUES  
PUBLIQUES**

**Domaine (champ d'intervention ou périmètre) :**

*REPARTITION FRACTION DE L'ACCISE SUR LES ENERGIES PERCUE EN OUTRE-MER (FAEPOM)*

**Thématique de rattachement :**

**BLOC n° : 1 - les conditions du développement économique**

**Thématique n° : 4 – La fiscalité**

**Date de la fiche : 12 janvier 2023**

**Contexte (état des lieux – constats)**

La taxe spéciale de consommation sur les carburants (« TSC ») a été instituée par loi n° 51-1509 du 31 décembre 1951 et s'appliquait dans les Départements et Régions d'Outre-Mer en lieu et place de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TIPP) exigible en métropole.

La loi n°84-747 du 02 août 1984, relative aux compétences des Régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion a attribué le produit de cette taxe aux budgets desdites régions et leur a confié la compétence de décider des modalités de sa répartition entre la région, le département et les communes.

Plusieurs textes sont par la suite venus compléter ce régime, aujourd'hui codifié aux articles L.4434-3 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

En particulier, la loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux Départements d'Outre-Mer, a affecté le produit de la taxe revenant aux départements et aux communes directement aux budgets de ces collectivités, sans transiter préalablement par le budget régional. Ce sont donc les services de l'administration douanière qui perçoivent le produit de la taxe et qui versent à chaque bénéficiaire la part qui lui revient.

Puis, la loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'Outre-Mer, qui a notamment transféré les routes nationales dans le patrimoine des régions, a rendu éligibles à la TSC les communes et EPCI de plus de 50 000 habitants, ayant mis en place un service de transports urbains de personnes ou ayant approuvé un Plan de déplacement urbain (PDU).

**La constante de ce régime a toutefois été, depuis 1984, la compétence de principe de la Région pour décider, tant du taux (CGCT, art. L. 4434-2), que des conditions d'exonération de la TSC (C. douanes, art. 266 quater) et de la répartition de son produit entre les différents bénéficiaires (CGCT, art. L. 4434-3). Cette compétence est déterminante pour l'autonomie fiscale de la Région.**

Aux termes de l'article L. 4434-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021, le conseil régional fixe les tarifs de l'accise sur les énergies mentionnée à l'article L. 312-1 du code des impositions sur les biens et services et perçue sur les gazoles et essences en outre-mer, dans les conditions prévues à l'article L. 312-38 du même code. Le produit en est inscrit aux budgets de chacune des collectivités locales entre lesquelles il est réparti. ».

## **Contribution de la Région Guadeloupe à la préparation du CIOM 2023**

L'article L. 4434-3 du CGCT précise les conditions de la répartition de cette fraction de l'accise sur les énergies perçue en outre-mer (FAEPOM).

La répartition est faite par le conseil régional dans les conditions indiquées ci-après :

### **A. Une partie du produit de la taxe est affectée au budget de la région.**

Elle comprend :

1° Un montant égal à 10 % du produit total, destiné au financement d'opérations d'investissement d'intérêt régional ;

2° Une dotation destinée :

- à l'aménagement du réseau routier national et des pistes forestières, sans préjudice de l'affectation de crédits d'Etat à ces opérations. Lorsque le réseau national a été transféré au département, la dotation lui est affectée en complément des sommes mentionnées au B du présent article ;

- au développement des transports publics de personnes.

Lorsque le budget d'une région fait l'objet des mesures de redressement mentionnées à l'article L. 1612-14, une fraction de cette dotation peut être affectée, sur décision du conseil régional, dans la limite de 50 %, aux dépenses concourant au rétablissement de l'équilibre du budget.

### **B. Une partie du produit de la taxe est affectée au budget du département.**

Elle comprend :

1° Les sommes nécessaires au remboursement des emprunts que celui-ci a souscrits pour le financement des travaux de voirie antérieurement au 3 août 1984, date de publication de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 ;

2° Une dotation consacrée :

- aux dépenses d'investissement afférentes à la voirie dont il a la charge ;

- aux dépenses de fonctionnement des services chargés de la réalisation et de l'entretien des routes dans la région, sans préjudice des dépenses de fonctionnement assumées par d'autres collectivités ;

- aux infrastructures de transport et au développement des transports publics de personnes.

- à des dépenses d'investissement d'intérêt départemental autres que les précédentes dans la limite de 10 % du montant de la dotation.

### **C. Une partie est répartie entre les communes qui la consacrent :**

- à la voirie dont elles ont la charge ;

- au développement des transports publics de personnes ;

- à des dépenses d'investissement d'intérêt communal autres que les précédentes dans la limite de 10 % du montant de la dotation.

### **D. Dans les départements de la Guadeloupe, de Mayotte et de La Réunion, une partie du produit de la taxe est affectée au budget des communes de plus de 50 000 habitants et des établissements publics de coopération intercommunale**

lorsque la population de l'ensemble des communes membres de l'établissement dépasse 50 000 habitants, ayant mis en place un service public de transports urbains de personnes ou ayant approuvé un plan de déplacement urbain. Elle est affectée au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Elle peut également être affectée aux aides à la modernisation de l'activité de transporteur public de personnes urbain.

Son montant est égal à 3 % du produit total. Elle est répartie entre les communes et les établissements publics éligibles au prorata de leur population. »

## Contribution de la Région Guadeloupe à la préparation du CIOM 2023

L'article L. 4434-3 du CGCT complète ce dispositif comme suit :

« Les parties définies au 2° du A, au 2° du B et au C de l'article L. 4434-3 et destinées respectivement à la région, au département et aux communes connaissent une progression au moins égale à celle de la dotation globale de fonctionnement du département ou, si la progression de la dotation globale de fonctionnement du département est plus forte que celle du produit de la taxe pour l'année considérée, à celle du produit de la taxe.

Le reliquat de la taxe qui apparaîtrait après cette répartition fait l'objet d'une deuxième répartition entre la région, le département et les communes, avant le 31 janvier de l'année suivante, au prorata de leurs parts principales respectives.

Dans les départements de la Guadeloupe, de Mayotte et de La Réunion, la première année au cours de laquelle est affectée une part du produit de la taxe dans les conditions prévues par le D de l'article L. 4434-3, il n'est pas fait application des alinéas précédents. La répartition entre les parties définies au 2° du A, au 2° du B et au C de l'article L. 4434-3 se fait alors au prorata de leurs parts respectives de l'année précédente. »

### **Finalité et objectifs attendus :**

La fraction de l'accise sur les énergies perçue en outre-mer (FAEPOM) est une fiscalité partagée visant à procurer aux collectivités les ressources permettant de participer au financement des dépenses d'investissement, voire de fonctionnement, afférentes notamment à la voirie et au développement des transports publics de personnes relevant de champ de compétences.

### **Facteurs de risques, limites et/ou problématiques constatés :**

**En premier lieu**, la région rappelle que la part de la TSC versée au Département depuis 1984 contribuait tant au remboursement des anciens prêts contractés avant 1984 qu'aux nouvelles dépenses prévues par le texte.

Or, il n'est pas difficile d'établir que le Département n'est plus tenu au remboursement d'emprunts souscrits pour le financement des travaux de voirie antérieurement au 3 août 1984.

Cela justifierait donc une réduction du montant de la TSC reversé au Département, par rapport à ce qui lui était versé jusqu'à présent par l'administration douanière, au profit des autres bénéficiaires.

Il convient donc de distinguer, parmi les sommes perçues par le Département entre :

- le remboursement des anciens prêts contractés avant 1984, prévu par l'article L. 4434-3, B, 1° du CGCT, dont le versement est –par nature –limité dans le temps et qui ne sont pas inclus dans le champ du mécanisme de progression automatique de l'article L. 4434-4 du CGCT ;
- et la dotation consacrée aux dépenses en matière de voirie et de transports prévue par l'article L. 4434-3, B, 2°, seule concernée par le mécanisme de progression automatique.

## **Contribution de la Région Guadeloupe à la préparation du CIOM 2023**

**En second lieu**, la Région rappelle que la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) a retiré aux départements la quasi-totalité des compétences qu'ils exerçaient jusque-là en matière de transports non urbains, réguliers ou à la demande, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Ainsi, du fait de la perte de la compétence « transport », le Département n'assure plus aucun investissement en la matière, à l'exception des dépenses liées à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Or, aux termes des dispositions de l'article L. 4434-3 du CGCT, la part départementale de la TSC avait notamment pour objet de financer le développement des « transports publics de personnes ».

**En troisième lieu**, il y a lieu de constater une augmentation très forte des dépenses d'investissements en lien avec le réseau routier à la charge de la Région, liée à la mise aux normes antisismiques des ouvrages qui y sont attachés.

A ce titre, la convention cadre « Plan séisme Antilles » signée avec l'Etat le 8 novembre 2016 stipule (art. 5.2) :

« L'arrêté n° 2005-2298 du 29 décembre 2005 du préfet de Guadeloupe a constaté le transfert des routes nationales de Guadeloupe à la Région Guadeloupe. On retrouve attachée à ce réseau routier une multitude d'ouvrages soit 298 ponts. Après visite de l'ensemble des ouvrages et analyse de leur structure et de leurs fonctions 171 ponts ne présentent pas de disposition pour une résistance optimale aux séismes.

La mise aux normes est estimée à un total de 54,66 millions d'euros hors taxes. En premier lieu devront être traités les ouvrages stratégiques, c'est-à-dire ceux qui sont uniques, de grande portée, pour lesquels aucune déviation n'est possible ou qui desservent des sites importants comme les hôpitaux, et également ceux qui sont dans un niveau de dégradation avancé ».

S'agissant de dépenses nécessaires à la mise aux normes des ouvrages d'art rattachés à la voirie dont la Région assure la maîtrise d'ouvrage, elles ont vocation à bénéficier des sommes issues de la fraction de l'accise sur les énergies perçue en outre-mer (FAEPOM).

L'application stricte des dispositions du CGCT par le maintien du statu quo nous paraît critiquable en ce qu'elle écarte la possibilité de tenir compte des évolutions des circonstances de fait et de droit qui peuvent justifier des évolutions quant au mode de répartition de la taxe.

La solution la plus sécurisée serait certainement d'agir sur les dispositions du CGCT elles-mêmes, en reconnaissant à la Région une plus grande latitude pour modifier les modalités de répartition du produit de la taxe.

## **Contribution de la Région Guadeloupe à la préparation du CIOM 2023**

### **Propositions – Préconisations :**

La Région Guadeloupe propose :

- l'augmentation de la part du produit de la taxe (10 %) revenant à la Région pour couvrir les nouvelles dépenses d'investissement d'intérêt régional résultant des transferts de compétences de l'Etat vers la région notamment concernant la mise aux normes parasismiques des ouvrages attachés au réseau routier à la charge de la Région ;
- la suppression du mécanisme d'évolution automatique des parties de la taxe revenant aux différents bénéficiaires, afin de permettre à la Région de tenir compte des transferts de compétences, du département vers la région, qui justifient une redéfinition des modalités de répartition de la taxe ;
- la suppression du 1° du B de l'article L.4434-3 du CGCT qui concerne les sommes nécessaires au remboursement des emprunts que le département a souscrits pour le financement des travaux de voirie antérieurement au 3 août 1984 ;
- la modification des articles L.4434-3 et L.4434-4 du CGCT pour tenir compte non seulement de la proposition précédente mais aussi des charges nouvelles et des transferts de compétences décidés par le législateur au profit de la Région.

### **Dispositions administratives, législatives ou réglementaires concernées et applicables**

- Les articles L.4434-3 et L.4434-4 du CGCT