



AVIS n°08/2026

du 24 avril 2026

**concernant l'avant-projet de loi du pays
modifiant la loi du pays modifiée n°2011-9 du 30
décembre 2011 portant diverses dispositions
d'ordre fiscal et douanier, accompagné de son
projet de délibération**

Présentée par la CDEFB¹ :

Le président :

Monsieur Hatem BELLAGI

Le rapporteur :

Monsieur Daniel ESTIEUX

Dossier suivi par :

Madame Naomy ALI, chargée d'études
juridiques et madame Giulia RAVIZZONE,
secrétaire au bureau des études.

¹ CDEFB : commission du développement économique, de la fiscalité et du budget.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 25 mars 2026 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays modifiée n°2011-9 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre fiscal et douanier, accompagné de son projet de délibération.

La commission du développement économique, de la fiscalité et du budget, en charge du dossier, a auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ainsi que les services et directions, les actrices et acteurs concernés par ce sujet².

L'ensemble des contributions ont apporté un précieux concours aux travaux de la commission dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

AVIS n°08/2026

I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

L'avant-projet de loi du pays et son projet de délibération modifient les modalités de perception des droits de port et de quai en Nouvelle-Calédonie afin de répondre aux besoins budgétaires du territoire et du port autonome (PANC).

En effet, la Nouvelle-Calédonie s'est engagée à améliorer le rendement des taxes existantes dans le cadre des réformes fiscales initiées depuis 2021. Par ailleurs, les évolutions permettent au port autonome de prendre en considération les préconisations de la chambre territoriale des comptes qui lui recommande « *de se rapprocher de la Nouvelle-Calédonie afin d'examiner les conditions de révision des tarifs des droits et des taxes qui sont affectés, en considération de la situation économique du territoire et du besoin de financement de l'établissement* »³.

Les présents textes prévoient :

- de clarifier les notions "port", "rade", "escale" et "navire" (avant-projet de loi du pays, article 2),
- de redéfinir les modalités de perception du droit de port et les cas d'exonération (avant-projet de loi du pays, article 3),
- et de réviser la tarification du droit de port et du droit de quai (projet de délibération, articles 2 et 3).

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, selon la **procédure normale**.

² Cf. document annexe

³ Rapport de la CTC-NC en date du 26 novembre 2018 relatif aux exercices 2012 et suivant du PANC, recommandation n°8.

II – OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

L'avant-projet de loi du pays concerne un dispositif fiscal qui date d'une vingtaine d'années et a été rédigé en 2021. Les conseillers relèvent que les délais sont trop longs.

Recommandation n°01 : Prévoir des dispositifs réguliers de mise à jour des tarifs sur des critères objectifs, pour éviter des effets de seuils trop importants.

1. Sur la révision des droits de port et de quai

L'avant-projet de loi du pays prévoit de percevoir le droit de port à chaque escale (article 3).

Le projet de délibération redéfinit la tarification du droit de port (article 2) et du droit de quai (article 3). Ainsi, la grille tarifaire du droit de port est révisée pour intégrer des tranches intermédiaires en fonction de la longueur des navires. Quant au droit de quai, le tarif des marchandises de catégorie A⁴ passe de 30 à 50 CFP et celui des marchandises de catégorie B⁵ passe de 60 à 120 CFP.

Les conseillers s'inquiètent des répercussions de ces hausses. En effet, le cumul de la taxation à chaque escale, de la revalorisation du droit de port ainsi que la hausse du droit de quai se répercutera mécaniquement sur l'ensemble de la chaîne des prix. **Il convient de rappeler que les opérateurs maritimes et économiques sont déjà fragilisés.**

Elle a, par ailleurs, été informée que les armateurs locaux (ex. cabotage) ne pourront pas absorber la hausse des droits qui sera répercutée intégralement sur les clients. Or, une telle situation aggraverait les difficultés de desserte inter-îles. En effet, les navires qui effectuent les services de fret et de passagers inter-îles jouent un rôle essentiel pour les populations insulaires et assurent la continuité territoriale.

En outre, l'institution souligne qu'il est également nécessaire de prendre en compte la flambée des cours du pétrole, eu égard au conflit Iran/États-Unis. En effet, ces augmentations sans précédent auront un impact négatif et seront répercutées in fine sur le consommateur. De fait, les conseillers s'interrogent sur la prise en compte et l'évaluation de cette donnée dans le calcul de cette nouvelle grille tarifaire.

⁴ Délibération n°182 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre douanier, article 2 : «*ciments réfractaires; plâtre; liants et ciments hydrauliques; houilles crues; cokes et semi-cokes; gas-oil et fuel-oil; bois ronds bruts communs, équarris ou sciés; briques de construction; tuiles; ferrailles, déchets et débris d'ouvrages de font, de fer et d'acier; coprah; gypse, calcaire et autres produits utilisés pour le traitement des minerais; minerais*»

⁵ Délibération n°182 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre douanier, article 2 : «*La catégorie B comprend toutes les marchandises autres que celles appartenant à la catégorie A*»

Recommandation n°02 :

- **Maintenir un régime d'exonération ou créer un régime adapté et protecteur pour les dessertes inter-îles,**
- **Évaluer les nouveaux tarifs à la lumière des augmentations du cours du pétrole,**
- **S'assurer que l'augmentation des tarifs ne crée pas un effet multiplicateur potentiel sur d'autres taxes (ex. TGC).**

Une hausse trop importante des coûts portuaires risque de provoquer une récession économique. Le moment paraît inopportun pour une telle réforme bien que nécessaire pour le rééquilibrage financier du port et de la Nouvelle-Calédonie. Une mise en œuvre par phase des tarifs permettrait d'atténuer le choc notamment avec la consultation des opérateurs maritimes et portuaires.

Recommandation n°03 : Envisager une mise en œuvre progressive des hausses tarifaires.

Les conseillers ont été informés que cette augmentation tarifaire générera des coûts supplémentaires pour les sociétés minières de l'ordre de 120 à 150 millions CFP. Cela constitue un risque majeur pour les sociétés minières qui se retrouvent dans de graves difficultés de trésorerie. A titre d'exemple, la réforme impacterait la NMC (Nickel Mining Company) à hauteur de 50 millions de F.CFP, correspondant à une hausse tarifaire de 66%.

2. Sur l'évaluation préalable

L'absence d'analyse économique structurée relative aux effets potentiels de la réforme sur les coûts logistiques, les chaînes d'approvisionnement, les filières économiques ou l'inflation induite est regrettable. D'autant plus qu'aucune consultation n'a été menée auprès des armateurs locaux, qui sont en première ligne.

Recommandation n°04 :

- **Organiser de nouvelles concertations sur des projets de textes pour prendre en compte les réalités actuelles,**
- **Évaluer l'ensemble des impacts de la réforme.**

Par ailleurs, bien qu'une révision tarifaire soit nécessaire, celle-ci doit être encadrée. A ce titre, une analyse comparative globale du coût d'escale dans les ports concurrents directs du Pacifique Sud, tels que Brisbane, Auckland, Fidji (Suva et Lautoka) et Port Vila est nécessaire. Toutefois, celle-ci doit comprendre l'ensemble des charges effectivement supportées par un armateur lors d'une escale, à savoir : les droits de port et de quai, les frais de pilotage, les frais de remorquage et de lamanage, les taxes spécifiques, les prestations portuaires et les frais d'agence maritime. En effet, une hausse des droits de port peut être modérée lorsqu'elle est observée seule. Mais lorsqu'elle est prise dans l'ensemble des coûts afférents à l'escale, elle peut se révéler décisive dans les choix du navire.

Recommandation n°05 : Réaliser une analyse comparative globale sur le coût d'escale dans les ports concurrents directs du Pacifique Sud avant toute revalorisation tarifaire.

3. Sur l'attractivité du territoire

Les navires de croisière sont concernés par la hausse des droits de port ainsi que la taxe croisière (prévue pour juin 2026). Bien que le projet de délibération prévoit au 2° de l'article 2 de tempérer la hausse par un abattement de 50% à compter de la deuxième escale pour les navires effectuant plusieurs arrêts en Nouvelle-Calédonie au cours d'un même voyage, la mise en place de taxes répétées dans le temps peut nuire à l'attractivité du territoire.

4. Sur l'ambiguïté relative à l'exonération des navires locaux

La ponctuation de l'article 3, 2° de l'avant-projet de loi peut remettre en cause l'exonération dont bénéficie les navires locaux. Afin d'éclaircir le périmètre des exonérations pour l'ensemble des acteurs locaux, les conseillers notent que la suppression de virgules permettra de clarifier l'exonération des navires battant pavillon français et de la pêche industrielle.

Recommandation n°06 : À l'alinéa 13 de l'article 3 de l'avant-projet de loi du pays, supprimer la virgule entre «commerce» et «battant pavillon français», celle entre «grand cabotage» et «lorsqu'ils transportent», celle entre «pêche industrielle» et «fréquentant le port».

Par ailleurs, les conseillers remarquent que cet alinéa emploie l'expression « armés au bornage » alors que ce titre de navigation n'est plus utilisé depuis plusieurs décennies.

III- CONCLUSION DE L'AVIS N°08/2026

L'institution rappelle ses recommandations :

Recommandation n°01 : Prévoir des dispositifs réguliers de mise à jour des tarifs sur des critères objectifs, pour éviter des effets de seuils trop importants.

Recommandation n°02 :

- **Maintenir un régime d'exonération ou créer un régime adapté et protecteur pour les dessertes inter-îles.**
- **Évaluer les nouveaux tarifs à la lumière des augmentations du cours du pétrole.**
- **S'assurer que l'augmentation des tarifs ne crée pas un effet multiplicateur potentiel sur d'autres taxes (ex. TGC)**

Recommandation n°03 : Envisager une mise en œuvre progressive des hausses tarifaires

Recommandation n°04 :

- Organiser de nouvelles concertations sur des projets de textes pour prendre en compte les réalités actuelles,
- Évaluer l'ensemble des impacts de la réforme.

Recommandation n°05 : Réaliser une analyse comparative globale sur le coût d'escale dans les ports concurrents directs du Pacifique Sud avant toute revalorisation tarifaire.

Recommandation n°06 : À l'alinéa 13 de l'article 3 de l'avant-projet de loi du pays, supprimer la virgule entre «commerce» et «battant pavillon français», celle entre «grand cabotage» et «lorsqu'ils transportent» ainsi que celle entre «pêche industrielle» et «fréquentant le port».

L'avis de la commission a été adopté à l'unanimité des membres consultés par **33 voix « POUR », 0 « CONTRE » et 0 « ABSTENTION »** dont 8 procurations.

Suite aux observations de la commission et des débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un **avis défavorable à la majorité** sur l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays modifiée n°2011-9 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre fiscal et douanier, accompagné de son projet de délibération.

LE SECRÉTAIRE



Gaston POIROI

LE PRÉSIDENT



Jean-Louis d'ANGLEBERMES

Annexe : RAPPORT N°08/2026

- *Nombre de réunions en commission : 2*
- *Adoption en commissions : 17/04/2026*
- *Adoption en bureau : 21/04/2026*

Invités auditionnés (5) :

- **Monsieur Bruno PARISSIER**, inspecteur principal des douanes de première classe et responsable du pôle action économique, accompagné de **monsieur Richard GUYONNET**, adjoint ;
- **Monsieur Florent FRANCHETTE**, directeur adjoint accompagné de **madame Anne-Cécile CORET**, juriste du port autonome de Nouvelle-Calédonie ;
- **Monsieur Edouard CASTAING**, président du syndicat des armateurs de Nouvelle-Calédonie.

Observations par écrit (4) :

- Chambre d'agriculture et de la pêche (CAP-NC),
- Chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie (CCI-NC)
- Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC),
- Société minière du Sud Pacifique (SMSP).

Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (8)

- Union maritime et portuaire de Nouvelle-Calédonie (UMEP-NC),
- Société Le Nickel (SLN),
- KNS,
- Prony Ressources,
- SIM & SEM,
- Société des services pétroliers en Nouvelle-Calédonie (SSP),
- Mobile IPC Nouvelle-Calédonie,
- Total Energies Nouvelle-Calédonie.

Au titre de la commission du CESE :

Ont participé aux travaux : mesdames Pascale DALY et Valérie ZAOUI ainsi que messieurs Hatem BELLAGI, Jean-Louis d'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Yves GOYETCHE, André ITREMA, Jean-Louis LAVAL, Patrick OLLIVAUD et Lionel WORETH.

Étaient présents et représentés lors du vote : mesdames Pascale DALY et Valérie ZAOUI ainsi que messieurs Hatem BELLAGI, Daniel ESTIEUX, Yves GOYETCHE, André ITREMA, Jean-Louis LAVAL, Patrick OLLIVAUD et Lionel WORETH.

Étaient absents lors du vote : messieurs Louis-José BARBANÇON, Bruno CONDOYA, et Jean-Louis d'ANGLEBERMES.

