

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-2636

présenté par

M. Serva, M. Kamardine, Mme Sanquer, Mme Bassire, M. Gomès, M. Dunoyer, M. Claireaux et
Mme Ali

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 29, insérer l'article suivant:**

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° À la première phrase du dernier alinéa du I *quater* de l'article 199 *undecies* B, les mots : « à 20 % du coût de revient » sont remplacés par les mots : « au coût de revient dans la limite de 500 000 euros par cabine » ;

2° À la dernière phrase du cinquième alinéa du I de l'article 217 *undecies*, les mots : de 20 % de leur coût de revient, » sont remplacés par les mots : « de leur coût de revient dans la limite de 500 000 euros par cabine » ;

3° Au dernier alinéa du 1 du II de l'article 244 *quater* W, les mots : « 20 % de leur coût de revient » sont remplacés par les mots : « leur coût de revient dans la limite de 500 000 euros par cabine ».

4° Le D du III de l'article 244 *quater* Y, dans sa rédaction résultant de l'article 108 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, est ainsi modifié :

a) Les mots : « à 20 % du » sont remplacés par le mot : « au » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , dans la limite de 500 000 euros par cabine ».

II. – Le I entre en vigueur au 1^{er} janvier 2023.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La croisière représente un très fort potentiel de développement économique dans les collectivités d'outre-mer. Ce secteur qui a vu quelques 30 millions de voyageurs en 2019, soit 70% de plus qu'à la fin de la décennie précédente, connaît une évolution considérable et continue, hors crise covid.

Néanmoins, le trafic capté par les territoires ultramarins demeure marginal.

Or, un navire de croisière haut de gamme avec une capacité de 300 à 400 personnes, opéré à partir d'une collectivité d'Outre-Mer, génère des retombées économiques annuelles très importantes pour cette collectivité en raison des coûts liés à l'équipage (2,2 millions d'euros), des redevances portuaires (plus de 1,7 millions d'euros), du carburant (plus de 5,4 millions d'euros), des coûts d'expéditions locales et autres fournitures (170 000 euros), des visites à terre (2,7 millions d'euros), des transports (7,7 millions d'euros) et, bien sûr, de la création d'emplois sur le navire et à terre. Le revenu supplémentaire pour une collectivité ultramarine s'élève ainsi à près de 20 millions d'euros par an et par navire en opération continue en tête de ligne.

L'application du dispositif d'aide fiscale à l'investissement outre-mer au financement de navires de croisière d'un maximum de 400 passagers (200 cabines) en 2019 a constitué une première étape importante.

Pour autant, le plafonnement particulièrement bas de la base éligible, qui est fixé actuellement dans la loi fiscale à 20% seulement du coût de revient des navires, contre 100% pour la quasi-totalité des autres secteurs éligibles, ont rendu le dispositif inopérant.

A ce plafonnement très fort de la base éligible s'ajoute un appauvrissement de la réduction d'impôt qui a été abaissé à 35 % pour les navires de croisière alors qu'elle est fixée à 45,30 % pour la quasi-totalité des autres secteurs économiques et même à 54,30 % pour le secteur de la rénovation hôtelière.

La combinaison de ces deux restrictions fortes conduit à une réduction d'impôt de seulement 7 % du coût des navires (20 % de base éligible x 35 % de réduction d'impôt), contre respectivement 45,30 % (100 % x 45,30 %) pour la plupart des autres secteurs et 54,30 % (100 % x 54,30 %) pour la rénovation hôtelière. La part de l'avantage fiscal rétrocédée étant selon le dispositif fiscal considéré de 66 % à 80 % de l'avantage fiscal, l'aide finale au projet ressort à environ 5 à 6 % du coût du projet pour un navire de croisière contre environ 30 à 36 % pour les autres secteurs économiques et même 35 à 43 % pour la rénovation hôtelière.

De fait, un seul dossier qui était en phase de lancement a été déposé dans le cadre du dispositif d'aide fiscale à la croisière, alors que plusieurs autres projets créateurs de retombées économiques et d'emplois pourraient voir le jour si le dispositif ouvrait droit à une base éligible identique aux autres secteurs.

Ceci est d'autant plus regrettable que les croisières locales, avec pavillon européen et escales majoritairement locales correspondent à une demande touristique en croissance et que leurs retombées économiques et sociales peuvent s'avérer très importante pour la collectivité concernée, a fortiori en période de relance économique post-covid.

Il faut toutefois noter que l'ensemble des critères d'éligibilité (limitation de la taille des navires, durée d'exploitation fixée à un minimum de 10 ans, obligation d'exploitation sur zone, obligation de navigation sous pavillon européen, obligation pour la société exploitante de détenir une entité locale dans la collectivité d'outre-mer concernée) permet d'éviter le risque d'un effet d'aubaine et garantit de restreindre le dispositif à des croisières uniquement de type régional, qui s'insèrent dans un modèle de développement touristique durable et soutenable pour nos collectivités d'outre-mer, tant sur les plans écologique et environnemental, qu'économique et social.

Dès lors, il convient de rendre le dispositif efficient pour encourager les investissements dans ce secteur d'avenir pour nos collectivités d'outre-mer.

Ainsi, afin d'atteindre cet objectif, le présent amendement vise à plafonner la base éligible des navires de croisières à la cabine, et non en pourcentage de leur coût de revient, ce plafonnement étant proposé à 500.000 € par cabine, soit le coût minimum constaté pour des navires haut de gamme correspondant à la cible de croisiéristes visée.