

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-3187

présenté par

Mme Sage, Mme Sanquer, M. Kamardine, M. Ledoux, M. Ratenon, Mme Benin, M. Simian,  
M. Larsonneur, Mme Trastour-Isnart, M. Mathiasin, M. El Guerrab, Mme Magnier, Mme Bassire,  
M. Gosselin et M. Naillet

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 41, insérer l'article suivant:**

Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences pour le budget de l'État d'une évolution du produit de la fiscalité applicable au gaz naturel liquéfié et des conséquences financières d'une réduction de la compétitivité des ports français qui seraient dues au fait que les navires propulsés au gaz naturel liquéfié ne sont pas incités à se rendre dans ces ports car ils n'y bénéficient pas du mécanisme des garanties d'origine.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'usage du GNL supprime les émissions de soufre et les émissions de particules, réduit drastiquement les émissions d'oxydes d'azote et diminue de près d'un quart les émissions de dioxyde de carbone. De ce fait, un certain nombre d'armateurs y ont déjà recours, notamment pour naviguer dans les zones SECA et NECA.

Environ 300 navires dans le monde sont actuellement propulsés au GNL. Certains armateurs français ont déjà franchi le pas pour leurs prochaines unités, tels que Brittany Ferries ou CMA-CGM. Au total, le nombre de porte-conteneurs au GNL du groupe CMA CGM s'élèvera donc à 44 unités, dont treize ont déjà été livrées. Si seuls 26 navires de la CMA-CGM sont actuellement sous pavillon français, par contre la CMA-CGM a annoncé qu'une partie des navires propulsés au GNL doit être sous pavillon français. En outre le récent paquebot brise-glace Commandant Charcot de la compagnie Ponant est aussi propulsé au GNL.

Enfin, le passage au GNL peut aussi passer par le « rétrofitage » des navires. Ainsi, dans le domaine des services maritimes, une drague, le Samuel de Champlain, a déjà été convertie avec succès au GNL. Toutefois, le mécanisme des garanties d'origine n'est pas satisfaisant pour le GNL utilisé comme carburant marin en France. En effet, le gaz issu d'énergies fossiles (y compris du gaz de schiste) et le biométhane sont mélangés dans les réseaux de transport. De ce fait, en France, l'acheteur de GNL ne peut bénéficier du mécanisme des garanties d'origine (valorisable financièrement) alors qu'il le peut dans d'autres pays. Cette situation l'incite à aller s'approvisionner dans les ports de ces pays (par exemple à Rotterdam) et à délaisser les ports français. Or, dans une logique d'optimisation, les navires vont charger et décharger leur marchandise dans les ports où ils se ravitaillent en carburant. Cette situation impacte la compétitivité des ports français.

Ce amendement vise à évaluer les conséquences pour le budget de l'État d'une évolution du produit de la fiscalité applicable au gaz naturel liquéfié et des conséquences financières d'une réduction de la compétitivité des ports français qui seraient dues au fait que les navires propulsés au gaz naturel liquéfié ne sont pas incités à se rendre dans ces ports car ils n'y bénéficient pas du mécanisme des garanties d'origine.