

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-3182

présenté par

Mme Sage, Mme Panonacle, M. Ledoux, M. Ratenon, M. Simian, M. Larsonneur, Mme Trastour-Isnart, M. Mathiasin, M. El Guerrab, Mme Magnier, M. Gosselin et M. Naillet

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. Avec ces quelques 30 millions de voyageurs en 2019, soit 70% de plus qu'à la fin de la dernière décennie, ce secteur connaît une évolution considérable et continue, hors crise covid.

Néanmoins, le trafic capté par les territoires ultramarins demeure marginal, alors même que les retombées économiques annuelles liées à un navire de croisière haut de gamme (300 à 400 personnes) opéré partir d'une collectivité d'outre-mer sont évaluées à près de 20 millions d'euros par an et par navire en opération continue en tête de ligne (coûts liés à l'équipage, redevances portuaires, carburant, coûts d'expéditions locales et autres fournitures, visites à terre, des transports et création d'emplois sur le navire et à terre).

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, la loi fiscale fixe actuellement à 20% du coût de revient des navires la base d'éligibilité contre 100% pour presque tous les autres secteurs éligibles. Cela a rendu le dispositif quasiment nul.

Il faut ajouter à ce plafond, une réduction d'impôt fixé à 35% pour les navires de croisière contre 45,3% pour quasiment l'ensemble des autres acteurs économiques et jusqu'à 54,3% pour la rénovation hôtelière.

En combinant ces deux restrictions, la réduction d'impôt n'est plus que de 7% du coût des navires (20% de base éligible x 35% de réduction d'impôt) contre 45,3% (100 % x 45,3%) pour la plupart des autres secteurs et 54,3% (100 % x 54,3%) pour la rénovation hôtelière.

De plus, la part de l'avantage fiscal rétrocédée varie entre 66% et 80% en fonction du dispositif fiscal considéré. Cela implique que la réduction d'impôt réelle est seulement de 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.

Cette faible incitation se traduit par le dépôt d'un seul et unique projet dans le cadre de ce dispositif d'aide fiscale. Pourtant, avec des seuils d'éligibilité plus incitatifs de nombreux projets pourraient voir le jour.

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

Les 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) protègent le secteur face à un effet d'aubaine et assurent l'utilisation du dispositif pour des croisières uniquement régionales dans une démarche de développement touristique durable et soutenable pour nos collectivités d'outre-mer.

Cet amendement a pour objectif de rendre le dispositif efficient. Pour cela il propose le plafonnement de la base éligible des navires de croisières à la cabine, et non en pourcentage du coût de revient. Ce plafonnement est proposé à 500 000€ par cabine, coût minimum constaté pour des navires haut de gamme correspondant à la cible de croisiéristes visée¹.

Cet amendement a été travaillé avec la FEDOM.

1 - Ce montant proposé par la FEDOM correspond à un optimum calculé en fonction de trois éléments :

- 1) Le montant agréé du seul dossier déposé ;
- 2) L'estimation du prix total par cabine pour ce type de navires (entre 0,5 et 1,5 M€ en fonction de la gamme et des investissements environnementaux) ;
- 3) La déduction de ce prix total des dépenses qui n'entrent pas dans le calcul de la base éligible.