

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-3146

présenté par

M. Davi, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Carrière, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article L. 5000-2-2 du code des transports, il est inséré un article L. 5000-2-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5000-2-3. – Un navire de croisière est un navire proposant un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisirs, complété par un hébergement et d'autres prestations, consistant en plus de deux nuitées à bord. »

II. – Le paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre III du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° L'article L. 423-22 est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Un terme déterminé dans les conditions prévues à l'article L. 423-25-2. »

2° Il est ajouté un article L. 423-25-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 423-25-2.* – Le propriétaire d'un navire de croisière, au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports, ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire est soumis à une taxe.

« Le tarif de cette taxe est fixé à 100 euros par tonne de dioxyde de carbone émise par le navire dans les eaux territoriales françaises pour arriver au port d'escale français.

« Sont exonérés les navires d'État ou militaires, affectés à un service public, ainsi que ceux effectuant une mission de service public, de recherche, de sauvetage, de sécurité civile, de lutte contre les incendies, sanitaire, médicale, d'instruction ou d'essai. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement met en place une taxe carbone sur l'utilisation des navires de croisière.

Alors que les effets du changement climatique se font de plus en plus sentir, chaque centième de degré de réchauffement global évité permettra d'atténuer les dégâts sur la nature et sur nos sociétés.

Or, le développement du croisiérisme est incompatible avec une vraie bifurcation écologique de nos sociétés et notamment avec l'impératif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Entre 2019 et 2022, en France, les émissions de CO₂ dues aux navires de croisières ont augmenté de 17%. En seulement une escale, un paquebot de croisière émet autant que 16 000 français en moyenne sur une journée. Quant au méthane, un gaz au pouvoir de réchauffement global 80 fois supérieur à celui du CO₂, les émissions par les croisières ont augmenté de 289% en quatre ans !

Outre les émissions de CO₂, les croisières sont aussi fortement nocives pour les habitants vivant à proximité, principalement dans les quartiers populaires, provoquant des maladies respiratoires, des cancers, des aggravations des allergies et de l'asthme. Pour la seule cité phocéenne, 6 mois de croisière représentent un coût pour la santé publique de 30 millions d'euros, si l'on s'en tient au coût associé à ces quantités de polluants par le Handbook on the external costs of transport rédigé par la Commission européenne. À Marseille, comme dans d'autres villes françaises et européennes, les riverains sont exaspérés. Partout, la contestation grandit. Des habitants ont même entamé une bataille judiciaire contre cette source de pollution. Ces navires polluent aussi les océans avec les rejets des eaux usées non traitées (vaisselle, douche, toilettes, fond de cale, etc.) autorisés à plus de 12 miles marins de la terre et par les rejets directs de très grande quantité d'eau polluée par l'utilisation de systèmes de nettoyage des fumées : les scrubbers.

La définition des navires de croisière introduite par le I de cet amendement précise la vocation de plaisance ou de loisirs ainsi que l'hébergement à bord pendant plus de deux nuitées. Ces critères permettent de cibler efficacement cette catégorie de navires. La taxe sur les émissions de dioxyde de

carbone ne touchera donc pas les autres navires, comme les ferries, assurant un service public de continuité territoriale.

Le montant de la taxe prévue au II de cet amendement est fixé à 100 euros la tonne de CO2 émise et est indexé sur l'inflation. La mesure des émissions pour les croisières est facilitée par le règlement européen 2015/757 qui prévoit que tout navire dont le tonnage brut est supérieur à 5 000 tonnes est dans l'obligation de présenter un bilan annuel de ses émissions.

L'ONG Transport & Environment a démontré dans son rapport de juin 2022 que les émissions de CO2 dues aux navires de croisière s'élevaient à 643 714 tonnes en France. Le présent amendement devrait donc occasionner des recettes d'un montant avoisinant les 64 millions d'euros.