

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF867

présenté par

Mme Maximi, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiroir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, 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 pour 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. 423-25-1 et L. 423-25-2. » ;

2° Il est ajouté un article L. 423-25-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 423-25-1. – I. – La présence dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française d'un navire de plaisance de longueur de coque supérieure à 24 mètres et de jauge brute inférieure à 3 000 est soumise à une taxe supplémentaire en fonction des émissions de dioxyde de carbone.

« II. – La taxe est due par le propriétaire d'un navire mentionné au I tel que l'armateur gérant ou l'affrètement, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire.

« III. – Le tarif de la taxe est initialement fixé à 100 euros par tonne émise. Il est révisé annuellement par décret en fonction de la variation de l'indice moyen annuel des prix à la consommation hors tabac et des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique.

« IV. – Sont exonérés les trajets effectués par les navires d'État ou militaires, affectés à un service public, ainsi que ceux effectués dans le cadre d'une mission de service public, de recherche, de sauvetage, de sécurité civile, de lutte contre les incendies, sanitaire, médicale, d'instruction ou d'essai. »

3° Il est ajouté un article L. 423-25-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 423-25-1. – 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'affrètement 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 initialement 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. Il est révisé annuellement par décret en fonction de la variation de l'indice moyen annuel des prix à la consommation hors tabac et des objectifs de lutte contre le dérèglement climatique.

« 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 ainsi que sur l'utilisation des yachts de luxe.

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. Taxer ces deux types de véhicules particulièrement écocidaire est donc une mesure de bon sens.

Le croisiérisme est incompatible avec l'indispensable 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 %, tandis que le nombre de navires en service a augmenté de près d'un quart. 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 ! 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 milles 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.

Les croisières parasitent également la vie des habitants vivant à proximité, et en particulier dans les quartiers populaires, provoquant des maladies respiratoires, des cancers, des aggravations des allergies et de l'asthme. A Marseille, 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 dont la dernière mise à jour date de 2020.

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.

Cet amendement vise par le même temps à instaurer une taxe carbone sur l'utilisation des yachts de luxe d'une longueur supérieure à 24 mètres de long et d'une puissance supérieure à 750 kilowatts, dès lors qu'ils traversent les eaux territoriales françaises.

Le tourisme de luxe des méga-yachts est une aberration à l'heure d'une impérieuse sobriété énergétique. Le yacht de Bernard Arnault émettrait 16 000 tonnes de CO2 par an avec ses quatre moteurs consommant chacun 657 litres par heure, selon les données du constructeur. C'est environ 1600 fois plus que les émissions annuelles moyennes d'un Français, qui s'élèvent à 9.8 t équivalent CO2 par habitant. Cette situation est d'autant plus inadmissible que, pour respecter les trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre, cette empreinte devrait être ramenée à deux tonnes de CO2 par an et par personne. Un autre exemple nous est donné par le compte Twitter Yacht CO2 Tracker, repris par Reporterre, à propos du méga-yacht Al Raya. Ce navire a brûlé, lors d'une croisière entre le 27 août et le 8 septembre 2022, 110 000 litres de carburant, soit 280 tonnes de CO2. Une consommation équivalente à 28 ans de vie d'un Français moyen.

Il est dès lors absolument nécessaire d'instaurer une taxe carbone sur l'utilisation des yachts de luxe. Le critère de puissance de cette taxe permet d'exclure les voiliers et autres navires de plaisance à faibles émissions. Le montant de cette taxe est fixé à 100 euros la tonne de CO2 émise et est indexé sur l'inflation. La mesure des émissions de chaque yacht s'effectuera en croisant les données constructeur et les déplacements des navires.