

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-2292

présenté par

M. Tavel, M. Coquerel, M. Berville, 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. 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 Éliisa Martin, M. Maudet, Mme Maximi, 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-Terre noir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 36, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013 est ainsi modifié :

1° Au I, après la référence : « I *ter* », sont insérés les mots : « et du I *quater* » ;

2° Après le I *ter*, il est inséré un I *quater* ainsi rédigé :

« I *quater*. – Une fraction au moins égale à la fraction correspondant au transport maritime du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre mentionné au présent article est affectée chaque année à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie pour la décarbonation du transport maritime. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés LFI vient soutenir la décarbonation du transport maritime par un fonds de décarbonation du transport maritime, abondé notamment par les sommes issues du système européen d'échange de quotas d'émission carbone, conformément aux promesses de F. Bayrou lors du comité interministériel de la mer du 26 mai 2025.

Le transport maritime représente à lui seul environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, soit près d'un milliard de tonnes de CO₂ émises chaque année. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur pourraient atteindre 16 % des émissions mondiales à l'horizon 2050 si rien n'est fait.

Le transport maritime est un maillon essentiel des échanges économiques dans le monde. En 2023, plus de 12 milliards de tonnes de marchandises ont traversé les océans. Et les volumes de fret sont en augmentation : le volume de fret transporté a presque été multiplié par 6 depuis 1970. 85 % des marchandises transitent désormais par les mers. Cette croissance des échanges s'accompagne d'une hausse des émissions de gaz à effet de serre contraire aux objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. La Stratégie révisée de réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires, adoptée en juillet 2023 par l'Organisation maritime internationale (OMI) engage les États pour atteindre la neutralité carbone nette à horizon 2050. Il est donc nécessaire d'accélérer la décarbonation de ce secteur pour permettre sa bifurcation écologique.

La propulsion des navires est le poste principal de pollution. La flotte mondiale doit donc repenser son modèle pour considérablement réduire son empreinte carbone, avec plusieurs leviers complémentaires mobilisables :

La sobriété tout d'abord, avec la relocalisation des lieux de production au plus près de la consommation, la réduction des consommations et trajets somptuaires, la limitation des voyages à vide, et la mutualisation du fret. La réduction de la vitesse des bateaux pour faire des économies substantielles de carburant jusqu'à 30 % de gain d'émissions.

L'efficacité énergétique ensuite, avec comme moyens l'optimisation des carènes, l'entretien des navires, des systèmes d'économie d'énergie comme l'optimisation des itinéraires et le routage météo.

Et la transition énergétique enfin, avec la substitution du fioul lourd par des carburants moins carbonés, et a fortiori par l'emploi de sources d'énergies décarbonées et renouvelables.

C'est pourquoi cet amendement soutient financièrement la décarbonation du transport maritime, en inscrivant dans la loi les dispositions annoncées lors du comité interministériel de la mer du 26 mai 2025 par François Bayrou, en vue du fléchage des sommes issues du système européen d'échange de quotas d'émission carbone.