

# ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2025

---

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

## AMENDEMENT

N° I-35

présenté par

M. Frébault, Mme Sanquer, M. Seo, M. Metzdorf, M. Gumbs, Mme Panonacle, Mme Spillebout,  
Mme Olivia Grégoire, M. Berville, Mme Melchior, M. Chavent et M. Martineau

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

#### APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:

I. – À la première phrase du dernier alinéa du I *quater* de l'article 199 *undecies* B du code général des impôts, 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 ».

II. – À la quatrième phrase du cinquième alinéa du I de l'article 217 *undecies* du code général des impôts, 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 ».

III. – Au troisième alinéa du 1 du II de l'article 244 *quater* W du code général des impôts, 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 ».

IV. – Le D du III de l'article 244 *quater* Y du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Les mots : « à 20 % du » sont remplacés par le mot : « au » ;

2° Sont ajoutés les mots : « , dans la limite de 500.000 euros par cabine. »

V. – Les dispositions des I à IV entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2026.

VI. – Le III n'est applicable qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

VII. – La perte de recettes pour l'État 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

La croisière représente un axe de développement économique dans les collectivités d'Outre-mer avec la possibilité de créer une alternative au tourisme terrestre, un mode d'hôtellerie flottante moins polluant pour le littoral et créateur d'emplois locaux avec des navires battant pavillon français. Ce secteur qui a vu quelques 34,6 millions de passagers en 2024 dans le monde, soit une hausse de 9% sur un an, et prévoit de continuer sa progression avec 37,7 millions de voyageurs en 2025, traduit une évolution des modes de consommation touristiques pour laquelle les départements et territoires français ultramarins possèdent de nombreux atouts.

Cependant, le trafic capté par les territoires ultramarins demeure pour l'instant marginal. L'extension en 2019 du champ d'application du dispositif d'aide fiscale à l'investissement outre-mer au financement des navires de croisière limités à 400 passagers (200 cabines) aurait pu répondre à cet objectif si elle n'avait pas été assortie d'une mesure de restriction particulièrement drastique de la base éligible des projets à 20% seulement du coût de revient des navires, alors que les autres secteurs éligibles à la défiscalisation n'ont sauf exception pas ce type de restriction. A ce plafonnement très fort de la base éligible s'ajoute un appauvrissement de la réduction d'impôt qui a été abaissé à 35 % pour les navires de croisière alors qu'elle est fixée à 45,30 % pour la quasi-totalité des autres secteurs économiques et même à 54,30 % pour le secteur de la rénovation hôtelière.

La combinaison de ces deux restrictions fortes conduit à une réduction d'impôt de seulement 7 % du coût des navires (20 % de base éligible x 35 % de réduction d'impôt), contre respectivement 45,30 % (100 % x 45,30 %) pour la plupart des autres secteurs et 54,30 % (100 % x 54,30 %) pour la rénovation hôtelière. La part de l'avantage fiscal rétrocédée étant selon le dispositif fiscal considéré de 66 % à 80 % de l'avantage fiscal, Il en résulte que l'aide finale pouvant être apporté au porteur de projet ressort à seulement 5 à 6 % du coût de revient pour un navire de croisière, contre environ 30 à 36 % pour un projet dans un autre secteur économique et même 35 à 43 % dans le secteur des énergies renouvelables ou de la rénovation hôtelière.

De fait, un seul dossier qui était déjà en phase de lancement a été déposé à ce jour dans le cadre du dispositif d'aide fiscale à la croisière, ce qui démontre que le dispositif, avec sa restriction actuelle, est inopérant.

Ceci est d'autant plus regrettable que les croisières locales, avec pavillon européen et escales majoritairement locales correspondent à une demande touristique en croissance et que leurs retombées économiques et sociales peuvent s'avérer très importantes pour la collectivité concernée. Il faut en outre noter que l'ensemble des critères d'éligibilité (limitation de la taille des navires à 400 passagers au maximum, 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) permet d'éviter tout risque d'effet d'aubaine et garantit de restreindre strictement le dispositif à des croisières régionales, qui s'insèrent dans un modèle de développement touristique durable et soutenable pour nos collectivités d'outre-mer, tant sur les plans écologique et environnemental, qu'économique et social.

Dès lors, il convient de rendre le dispositif efficient en supprimant sa restriction par trop pénalisante

en pourcentage du coût de revient des projets mais avec en contrepartie un plafond de coût de revient éligible fixé à 500.000 euros par cabine, ce qui correspond au coût constaté dans la croisière haut de gamme pour ce type de navires[1], pour encourager les investissements dans ce secteur au même titre que les autres secteurs éligibles tels que par exemple l'hôtellerie touristique.

La Polynésie française illustre parfaitement le potentiel de développement d'une croisière régionale à taille humaine et durable. Le succès de la compagnie polynésienne C.P.T.M., exploitant le navire mixte Aranui 5, en est la démonstration concrète : en combinant transport de fret et tourisme, ce modèle unique contribue depuis plusieurs décennies à la desserte des îles éloignées et à la valorisation de la culture polynésienne, tout en générant des retombées économiques locales significatives.

Le futur navire Aranoa, en construction, prolongera cette dynamique en desservant les archipels peu visités comme les Australes, Tuamotu ou Gambier, offrant ainsi une solution touristique durable, respectueuse de l'environnement et adaptée à la réalité géographique polynésienne.

Ce type de projet, conforme aux objectifs de transition écologique et de développement endogène, gagnerait à bénéficier d'un dispositif fiscal réellement incitatif. Il illustre pleinement la pertinence d'un soutien renforcé à la croisière ultramarine, en particulier en Polynésie française, où ce modèle peut devenir un pilier du développement touristique, économique et culturel.

Cet amendement a été travaillé avec la Fédération des Entreprises des Outre-mer (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.