



N° 2968

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 juin 2026.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à interdire l'accès et l'usage des superyachts dans les eaux et ports français,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Thomas PORTES, Mme Alma DUFOUR, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Mathilde PANOT, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Ségolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, Mme Shéhérazade BENTORKI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Carlos Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, Mme Gabrielle CATHALA, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Karen ERODI, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, Mme Zahia HAMDANE,

Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE GALL, Mme Élise LEMBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisabeth MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Aurélien TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,

députés et députées.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

### **L'urgence climatique impose des choix politiques clairs**

Les années 2024 et 2025 ont confirmé l'emballement du dérèglement climatique. Selon l'Organisation météorologique mondiale, 2024 a été l'année la plus chaude jamais enregistrée à l'échelle mondiale, avec une température moyenne de 1,55° C au-dessus du niveau préindustriel ; 2025 a constitué la troisième année la plus chaude jamais observée.

Les océans atteignent des niveaux de chaleur inédits. En 2024, la température annuelle de surface de la mer a atteint un niveau record pour l'Europe et pour la Méditerranée. En 2025, le premier semestre a été le plus chaud jamais observé en Méditerranée et le mois de juin y a constitué le mois de juin le plus chaud jamais enregistré. La Méditerranée figure parmi les bassins maritimes les plus rapidement affectés par le réchauffement, l'acidification et la perte de biodiversité.

En Europe, la pollution atmosphérique demeure une menace majeure pour la santé publique. En 2023, 94,4 % de la population urbaine de l'Union européenne était encore exposée à des concentrations de particules fines supérieures aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. L'Agence européenne pour l'environnement estimait par ailleurs qu'au moins 238 000 décès prématurés étaient imputables à cette pollution en 2020.

Face à cette situation, les pouvoirs publics appellent les citoyens à la sobriété énergétique, à la réduction de leur consommation et à l'adaptation de leurs modes de vie.

Toutefois, l'effort n'est pas réparti de manière homogène.

### **Les ultras riches : des ultras pollueurs**

Toutes les études relatives aux inégalités climatiques le démontrent : les émissions de gaz à effet de serre sont massivement concentrées. Une minorité ultra-riche concentre une part disproportionnée des émissions mondiales, tandis que les populations les plus modestes subissent en premier lieu les conséquences du dérèglement climatique.

Les superyachts constituent l'une des expressions les plus spectaculaires et les plus concentrées de cette pollution de classe.

Comme le souligne le sociologue Grégory Salle<sup>1</sup>, la grande plaisance constitue « l'activité de loisir la plus polluante qui soit à titre individuel » et relève d'un véritable « vandalisme climatique ».

On recense aujourd'hui environ 6 000 à 6 500 navires de plus de 30 mètres dans le monde, et le secteur continue de croître à un rythme estimé entre 6 % et 10 % par an. Environ 200 nouvelles unités sont mises en chantier chaque année. Loin de décroître, ce marché poursuit son expansion.

Cette croissance s'inscrit dans une dynamique de long terme : la flotte mondiale de navires de plaisance de plus de 30 mètres a été multipliée par près de quatre en moins de trente ans, traduisant l'essor continu des grandes fortunes à l'échelle mondiale. Le secteur représente aujourd'hui un marché estimé entre 8 et 12 milliards de dollars, avec des perspectives de croissance annuelle de l'ordre de 6 % à 9 %, ce qui pourrait porter ce marché à plus de 20 milliards de dollars à l'horizon 2030.

Un superyacht de 70 mètres consomme environ 500 litres de carburant par heure de navigation. Certains modèles brûlent plusieurs milliers de litres par jour, y compris à quai. Selon plusieurs études, l'empreinte carbone annuelle d'un superyacht peut atteindre plusieurs milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent de plusieurs centaines de voitures. Les 300 plus grands superyachts émettent chaque année des centaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>.

À titre d'exemple, certains navires peuvent émettre en une semaine plus d'une centaine de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent de plusieurs années d'émissions d'un citoyen français.

À Antibes, les yachts ayant fréquenté le « quai des milliardaires » ont émis 4 600 tonnes de CO<sub>2</sub> en un seul mois, soit l'équivalent des émissions annuelles de centaines de Français.

Même à l'arrêt, ces navires continuent de consommer massivement. Certains superyachts immobilisés pendant plusieurs années maintiennent leurs générateurs en fonctionnement continu afin d'alimenter leurs équipements, brûlant des tonnes de gazole sans naviguer.

Ces usages s'inscrivent dans des logiques de consommation ostentatoire, où certains équipements peuvent consommer plusieurs dizaines de litres d'eau par minute pour des usages de confort.

Alors que la majorité de la population est appelée à la sobriété énergétique, une minorité ultra richissime continue de consommer sans limite.

### **Une pression écologique disproportionnée sur la Méditerranée**

Chaque année, près des deux tiers de la flotte mondiale de superyachts transite par la Méditerranée entre mai et septembre. Les ports français sont donc directement concernés. <sup>(1)</sup>

Les superyachts ne sont pas seulement des émetteurs massifs de gaz à effet de serre. Leur ancrage détruit les herbiers de posidonie, véritables « forêts bleues » méditerranéennes qui captent le carbone, produisent de l’oxygène et abritent une biodiversité marine essentielle.

Cette pollution est multiple : atmosphérique, aquatique et sous-marine, affectant simultanément le climat, la qualité des eaux et les écosystèmes marins.

Face aux dégâts constatés, les autorités maritimes ont déjà dû encadrer le mouillage des grandes unités dans certaines zones sensibles.

La grande plaisance exerce ainsi une pression écologique disproportionnée sur des milieux fragiles et stratégiques dans la lutte contre le dérèglement climatique.

### **Un angle mort fiscal et réglementaire**

Les superyachts échappent largement aux dispositifs de régulation existants.

La majorité bat pavillon de complaisance : Îles Caïmans, Malte, Îles Marshall ou autres juridictions offshore. La mobilité permanente de ces navires et l’opacité sur leurs bénéficiaires effectifs rendent toute fiscalité correctrice largement inefficace.

Cette organisation repose sur une combinaison de pavillons de complaisance, de sociétés écrans et de mobilité permanente, permettant d’échapper simultanément aux règles fiscales, sociales et environnementales applicables à terre. Ces navires fonctionnent ainsi comme de véritables « paradis fiscaux flottants », échappant aux obligations fiscales, sociales et environnementales.

---

1 « Grégory Salle », Superyachts. Luxe, calme, écocide, Paris, Éditions Amsterdam, 2024

La taxe dite « grande plaisance », instaurée en 2018 et initialement présentée comme devant rapporter environ 10 millions d’euros par an, n’a rapporté que 86 700 euros en 2018, 135 000 euros en 2023 et 60 000 euros en 2024 ; en 2025, seuls cinq navires de plus de 30 mètres demeureraient encore éligibles à ce dispositif.

Par ailleurs, les navires de plaisance restent exclus du champ du système européen d’échange de quotas d’émission applicable au transport maritime.

Ils cumulent ainsi consommation exceptionnelle, contribution fiscale marginale et faible encadrement réglementaire.

Cette situation concerne également les conditions de travail à bord, caractérisées par des régimes juridiques dérogatoires et une application inégale des normes internationales, notamment en matière de durée du travail, de protection sociale et de rémunération.

### **Une captation privative d’infrastructures publiques**

Ports, digues, quais, infrastructures portuaires : ces équipements relèvent du domaine public et sont financés par la collectivité.

Pourtant, certaines installations sont désormais structurées pour accueillir prioritairement des unités de plus de 80 ou 100 mètres, au bénéfice d’une poignée d’individus.

La collectivité entretient et sécurise des infrastructures dont l’usage principal bénéficie à une minorité ultra-riche, alors même que l’empreinte écologique de ces navires est hors norme.

L’espace public maritime se trouve ainsi privatisé au profit d’intérêts particuliers.

### **Une mesure juridiquement fondée et proportionnée**

L’article 191 du Traité sur le fonctionnement de l’Union européenne impose à l’Union européenne et à ses États membres de garantir un niveau élevé de protection de l’environnement, en s’appuyant sur les principes fondamentaux de précaution, de prévention et de responsabilité des pollueurs.

Par ailleurs, la protection de l’environnement constitue un objectif à valeur constitutionnelle depuis la reconnaissance de la Charte de

l'environnement de 2004 comme norme constitutionnelle, intégrée au bloc de constitutionnalité par la révision constitutionnelle du 1er mars 2005.

L'État exerce pleinement sa compétence en matière de police des ports et d'encadrement du mouillage dans les eaux relevant de sa souveraineté. La présente proposition de loi ne remet pas en cause la liberté de navigation ni le droit de passage inoffensif reconnu par le droit international. Elle vise exclusivement l'accès portuaire, le stationnement et le mouillage, domaines dans lesquels la puissance publique peut fixer des limites au nom de l'intérêt général.

Le critère retenu – la longueur hors tout du navire – est objectif, vérifiable et non discriminatoire. Il permet de cibler des unités dont l'impact environnemental est significativement supérieur à celui de la plaisance ordinaire.

Le seuil de 50 mètres retenu par la présente proposition de loi répond à une exigence de proportionnalité. Il permet de viser les très grandes unités de plaisance, sans assimiler à celles-ci l'ensemble de la plaisance ni même l'ensemble de la grande plaisance. Les travaux du chercheur en sciences sociales au CNRS, Grégory Salle, relèvent que les « mégayachts » correspondent usuellement à des navires de 50, 60 ou 70 mètres. En Méditerranée, les dispositifs existants de protection des herbiers de posidonie encadrent déjà la grande plaisance à partir de 24 mètres. Le seuil de 50 mètres constitue ainsi un point d'équilibre : il cible une catégorie restreinte de navires à très forte intensité carbone, à forte captation d'infrastructures publiques et à très forte empreinte écologique, tout en reposant sur un critère simple, objectif et vérifiable.

Il ne s'agit pas d'interdire la navigation de loisir dans son ensemble.

Il s'agit d'encadrer des usages dont l'empreinte écologique, la contribution fiscale et la captation d'infrastructures publiques apparaissent manifestement disproportionnées.

### **Envoyer un message clair**

La présente proposition de loi vise à interdire l'accès et le stationnement des superyachts dans les ports et les eaux territoriales françaises, avec un double objectif : mettre fin à un usage écologiquement disproportionné d'infrastructures publiques et adresser un message clair aux ultra-riches dont l'empreinte environnementale échappe encore largement aux régulations existantes.

Elle s'inscrit dans une exigence plus large de réduction des « émissions de luxe », incompatibles avec les engagements climatiques de la France.

Après des décennies d'inaction structurelle face au dérèglement climatique et d'échec des dispositifs fiscaux correctifs, il est temps de fixer des limites claires à celles et ceux qui polluent la planète en toute impunité.

Les arguments tenant au risque de délocalisation ou aux retombées économiques locales ne peuvent justifier le maintien d'activités dont l'impact environnemental est manifestement disproportionné au regard des objectifs climatiques nationaux et internationaux.

L'**article 1<sup>er</sup>** prévoit l'interdiction d'accès aux ports maritimes français pour les navires de plaisance d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 50 mètres.

L'**article 2** interdit, hors exercice du droit de passage inoffensif et sauf en cas de détresse ou pour des motifs impérieux de sécurité maritime, le stationnement et le mouillage de ces navires dans les eaux intérieures maritimes et dans la mer territoriale françaises. Il assortit cette interdiction de sanctions pénales prononcées par l'autorité judiciaire. Le non-respect de cette interdiction est puni d'une amende dont le montant est fixé par le juge entre 1 % et 15 % de la valeur estimée du navire, en tenant compte de la gravité et de la durée du manquement. La juridiction compétente peut également ordonner au navire de quitter les eaux placées sous juridiction française dans un délai déterminé et assortir cette injonction d'une astreinte en cas de non-exécution. Le présent article prévoit deux peines complémentaires : la confiscation du navire ayant servi à commettre l'infraction et une interdiction d'accès aux eaux françaises pendant cinq à dix ans. Il précise également que les salariés et gens de mer embarqués ne peuvent subir les conséquences de ces sanctions et bénéficient du maintien de leur rémunération ainsi que des garanties attachées à leur contrat de travail.

L'**article 3** renforce les obligations de transparence relatives au pavillon, au propriétaire, à l'exploitant, au bénéficiaire effectif et aux documents sociaux applicables à l'équipage. Il prévoit également que le refus de communiquer ces informations ou la transmission d'informations inexactes ou incomplètes peut donner lieu à des sanctions prononcées par l'autorité judiciaire, ainsi qu'à l'immobilisation du navire jusqu'à régularisation de sa situation.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Après l'article L. 5241-4-5 du code des transports, il est inséré un article L. 5241-4-5-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5241-4-5-1.* – Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3, l'accès aux ports maritimes mentionnés à l'article L. 5311-1 est refusé aux navires de plaisance d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 50 mètres.
- ③ « Ces navires ne peuvent obtenir un poste d'amarrage dans ces ports.
- ④ « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas en cas de détresse, d'assistance à un navire ou à des personnes en danger, d'avarie grave, d'intempéries, d'évacuation sanitaire ou pour des motifs impérieux de sécurité maritime.
- ⑤ « Cette interdiction ne s'applique pas aux zones de mouillage d'intérêt général ou aux installations désignées par l'autorité administrative pour des raisons de sécurité maritime.
- ⑥ « Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »

### Article 2

- ① Après l'article L. 5241-4-5 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, il est inséré un article L. 5241-4-5-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5241-4-5-2.* – Sans préjudice du droit de passage inoffensif tel que défini par le droit international, les navires mentionnés à l'article L. 5241-4-5-1 ne peuvent stationner ni mouiller dans les eaux intérieures maritimes ni dans la mer territoriale françaises.
- ③ « Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas en cas de détresse, d'assistance à un navire ou à des personnes en danger, d'avarie grave, d'intempéries, d'évacuation sanitaire ou pour des motifs impérieux de sécurité maritime.

- ④ « Le fait, pour tout propriétaire, armateur, exploitant ou capitaine d'un navire mentionné à l'article L. 5241-4-5-1, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni d'une amende prononcée par la juridiction compétente.
- ⑤ « Cette amende est fixée par le juge en tenant compte de la gravité et de la durée du manquement ainsi que de la valeur estimée du navire. Elle ne peut être inférieure à 1 % ni supérieure à 15 % de cette valeur.
- ⑥ « La constatation des infractions au présent article, les poursuites et le jugement des auteurs sont effectués conformément aux dispositions du code de procédure pénale et aux dispositions particulières applicables en matière maritime.
- ⑦ « La juridiction compétente peut ordonner au navire de quitter les eaux intérieures maritimes ou la mer territoriale françaises dans un délai qu'elle détermine.
- ⑧ « En cas de non-exécution de cette décision, la juridiction compétente peut assortir son injonction d'une astreinte dont elle fixe le montant et les modalités de liquidation.
- ⑨ « Les personnes physiques ou morales reconnues coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :
- ⑩ « 1° La confiscation du navire ayant servi à commettre l'infraction, dans les conditions prévues à l'article 131-21 du code pénal ;
- ⑪ « La confiscation du navire est prononcée sans préjudice des droits des salariés et gens de mer embarqués. Le maintien de leur rémunération, de leurs droits sociaux et des garanties résultant de leur contrat de travail est assuré dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »
- ⑫ « 2° L'interdiction, pour une durée de cinq à dix ans, de naviguer, stationner ou mouiller dans les eaux intérieures maritimes et la mer territoriale françaises avec tout navire dont la personne condamnée est propriétaire, armateur, exploitant ou dont elle assure le contrôle effectif ; »

### Article 3

- ① Après l'article L. 5241-4-5 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 2 de la présente loi, il est inséré un article L. 5241-4-5-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5241-4-5-3.* – Tout navire mentionné à l'article L. 5241-4-5-1 qui fait escale dans un port français, sollicite un poste d'amarrage ou fait l'objet d'un contrôle dans les eaux intérieures maritimes ou dans la mer territoriale françaises peut être tenu de communiquer, à la demande de l'autorité judiciaire compétente ou des agents habilités agissant sous son contrôle :
- ③ « 1° Son pavillon ;
- ④ « 2° L'identité de son propriétaire ou de son exploitant et, lorsque le propriétaire est une personne morale, celle de son bénéficiaire effectif au sens de l'article L. 561-2-2 du code monétaire et financier ;
- ⑤ « 3° Les documents relatifs aux conditions d'emploi, de rémunération et de protection sociale de l'équipage.
- ⑥ « Le fait de ne pas communiquer ces informations ou de communiquer des informations inexactes ou incomplètes est puni d'une amende dont le montant est fixé par la juridiction compétente.
- ⑦ « Cette amende peut être portée jusqu'à 5 % de la valeur estimée du navire.
- ⑧ « En cas de refus persistant de communication des informations demandées, le procureur de la République peut saisir le juge compétent afin qu'il ordonne l'immobilisation du navire jusqu'à régularisation de la situation. Cette mesure peut être assortie d'une astreinte journalière dont le montant est fixé par la juridiction compétente. Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »