



BRIEFING - [SEPTEMBRE 2024]

Paquebots de croisière et yachts: pourquoi et comment taxer ces loisirs ultra-carbonés ?

Propositions de Transport & Environment pour plus de justice fiscale dans le secteur maritime

Résumé

Les paquebots de croisière et les yachts, malgré une empreinte carbone colossale, bénéficient de larges exonérations fiscales. Cette note met en lumière l'urgence de réviser la fiscalité de ce secteur, qui se révèle à la fois injuste et inadaptée aux enjeux écologiques actuels.

Le transport maritime, un impact climatique considérable

Les navires sont responsables de plus de 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES), essentiellement liées au transport mondial de marchandises. Un réel fardeau pour le climat, qui équivaut aux émissions du secteur aérien.

Cependant, la mer est aussi le théâtre d'activités de loisirs extrêmement polluantes. Un paquebot de croisière émet en moyenne 20 000 tonnes de CO₂ par an - autant que 10 000 voitures, tandis qu'une journée à bord d'un mégayacht¹ émet autant de CO₂ qu'une famille de 4 personnes qui resterait à l'hôtel pendant 4 ans et demi. Certes, bien moins nombreux que les navires de fret, ils sont pourtant devenus l'incarnation de l'impact disproportionné de comportements individuels irresponsables sur le plan climatique.

Une fiscalité injuste et inadaptée aux enjeux de transition écologique

Le secteur maritime bénéficie de nombreuses exonérations fiscales qui profitent aussi aux navires de passagers: le régime avantageux de la taxe au tonnage qui permet une exonération de l'impôt sur les sociétés ou encore l'exonération de taxe sur les carburants marins. Les yachts et les bateaux de croisière, pour leur part, profitent d'une fiscalité très attractive par rapport à une location de vacances à terre ou à d'autres modes de transport. Un loisir luxueux et polluant qui connaît pourtant un boom économique.²

Nos recommandations

1. **Instaurer une éco-contribution sur la vente des billets de croisière**
2. **Créer une taxe écologique sur la location des yachts professionnels**
3. **Affecter les recettes à la transition écologique**

¹ Défini ici comme un navire de plus de 5000 GT (tonnes de jauge brute).

² Une croissance aux alentours de 7% pour le secteur de la croisière (source: [Actu Transport Logistique](#)) et un secteur du yachting en plein expansion également, qui dépassera bientôt les 7000 unités dans le monde (source: [Le Marin](#)).

1. Eco-contribution sur la vente des billets de croisière

1.1 La croisière, un impact climatique démesuré

Les paquebots de croisière figurent parmi les navires les plus polluants au monde. En moyenne, un seul de ces navires émet chaque année 20 000 tonnes de CO₂, soit l'équivalent des émissions annuelles de 10 000 voitures.³ Pour ce secteur, dont la croissance dépasse désormais celle des années pré-Covid⁴, les chiffres explosent tous les compteurs. **Le nombre de navires de croisière a doublé depuis les années 2000, et leurs émissions de CO₂ ont augmenté de 17% entre 2019 et 2022.**⁵ Au-delà du climat, ces navires dégradent également la qualité de l'air. Les quelque 200 navires de croisière qui parcourent les eaux européennes chaque année émettent autant d'oxyde de soufre qu'un milliard de voitures, soit quatre fois l'ensemble du parc automobile européen.⁶

1.2 Une éco-contribution sur les billets de croisière rapporterait plusieurs centaines de millions d'euros à l'Etat, sans nuire à l'industrie

En dépit de son impact climatique, la croisière échappe à de nombreuses taxes sur le carburant, sur la consommation et sur les activités des entreprises, alors que ces taxes s'appliquent à la plupart des autres modes de transport et aux activités touristiques.

Afin de contribuer équitablement à l'effort national en faveur de la transition écologique et la protection de la santé publique, **T&E recommande l'instauration d'une éco-contribution sur les billets de croisière.** Un dispositif similaire existe déjà pour le secteur aérien avec la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

1.2.1 Dès 2025, 200 millions d'euros de recettes supplémentaires

Selon nos estimations, **l'éco-contribution sur les billets de croisière pourrait rapporter 200 millions d'euros en 2025.**

Cette taxe s'appliquerait sur les billets croisière au départ des ports français et serait proportionnelle à la durée du séjour. Une majoration pourrait être appliquée en fonction de la catégorie de la cabine, du prestige de la croisière ou pour les séjours de très longue durée (majoration non chiffrée dans cette note).

³ Source : Transport & Environment, [Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals](#), p.9, 2022

⁴ Source : CLIA, [2023 Europe Market Report](#), 2024

⁵ Source: Transport & Environment, ["Cruisezillas": How much bigger can cruise ships get?](#), 2024

⁶ Source: Transport & Environment, [The return of the cruise](#), 2023

Le tableau ci-dessous dresse le bilan des recettes potentielles générées par cette mesure, sur la base d'un barème de 30 euros par personne et par jour de croisière. Les séjours de courte durée sont exemptés afin d'exclure les ferries.

Tableau 1 : Estimation des recettes de l'éco-contribution sur les billets de croisière en 2025

Durée moyenne de la croisière (jours)	Nombre de passagers estimés	Nombre de jours estimés	Recettes (M€)
0-3	23 103	46 206	Exemption
4-6	53 906	269 530	8,09
7	438 950	3 072 650	92,18
8-13	130 915	1 440 065	43,20
14	84 710	1 185 940	35,58
15-20	23 103	392 751	11,78
>21	15 402	323 442	9,70
Total	770 088	6 730 584	200,5 M€ en 2025

Calculs T&E sur la base du nombre de passagers de croisière au départ de France en 2023 (658 000 personnes d'après les données [Eurostat](#)) et d'une courbe de croissance projetée par la Cruise Lines International Association (CLIA, [State of the cruise industry report](#), p.8, 2024). La répartition du nombre de passagers selon la durée du séjour est basée sur la durée moyenne de croisière en Europe d'après la CLIA ([2023 Europe Market Report](#), p.3, 2024) : 3% 0-3 jours, 64% 4-7 jours, 29% 8-14 jours, 3% 15-20 jours, 2% > 21 jours.

Quel serait l'impact sur le prix des billets de croisière d'une taxe de 30 € par jour ?

Les prix de voyages en croisière varient fortement selon la durée du séjour, le prestige du navire et les prestations à bord. Nous avons retenu quatre hypothèses de prix pour étudier l'impact de cette mesure⁷ :

Type de croisière	Prix du billet incluant la taxe (€)	Hausse du prix final du billet
6 jours à 650€	830	27 %
6 jours à 1000€	1180	18 %
10 jours à 900€	1200	33 %
15 jours à 1500€	1950	30 %

Pour combler les écarts de hausse du prix du billet et ne pas pénaliser les classes moyennes qui souhaitent s'offrir une croisière "bas de gamme", une majoration pourrait être appliquée en fonction de la classe de la cabine, du prestige de la croisière ou pour les séjours de très longue durée (au-delà d'un mois).

1.2.2 Le secteur de la croisière ne serait pas pénalisé de manière disproportionnée

L'éco-contribution ne serait pas de nature à fragiliser le secteur. Les compagnies de croisière connaissent actuellement une situation économique solide, avec une **croissance annuelle de fréquentation de près de 7%** par rapport aux années pré-Covid et un chiffre d'affaires en nette augmentation.⁸ De plus, le **prix des billets de croisière est en constante augmentation**,⁹ ce qui démontre la capacité des opérateurs à ajuster leurs tarifs en fonction de la demande sans affecter leur compétitivité.

Ainsi, la propension à payer des clients français reste élevée. Il y a lieu que le prix de leur billet reflète l'impact écologique de leur voyage. Les compagnies de croisière pourraient décider d'absorber le coût de la mesure ou d'en répercuter le coût sur leurs clients.

Enfin, contrairement au fret maritime, qui peut avoir des implications géopolitiques et économiques importantes, les fluctuations de coûts dans le secteur de la croisière n'ont pas de

⁷ Estimation de la durée et du tarif moyen selon le magazine [Tourmag](#), le média spécialiste du tourisme (2023).

⁸ Statista, Montant du chiffre d'affaires du secteur de la croisière dans le monde de 2018 et 2027, février 2024. Site internet: <https://fr.statista.com/previsions/559120/recettes-du-secteur-mondial-de-la-croisiere-2008>

⁹ Voir notamment les articles de [Tourmag](#) (09/24), [Le Figaro](#) (08/24), [zonebourse](#) (08/23) et les [explications](#) de la Royal Caribbean sur le marché de la croisière.

telles répercussions sur la compétitivité des Etats. Il est donc possible d'appliquer une telle mesure sans affecter la stabilité économique de la France.

Après application de cette taxe, il pourrait être intéressant d'évaluer l'efficience et l'efficacité de cette mesure dans le temps. L'élasticité des prix pratiquée dans ce secteur touristique offre la possibilité d'adapter le dispositif si nécessaire.

Pour aller plus loin, il pourra aussi être envisagé de fiscaliser les autres externalités négatives liées aux croisières, telles que la pollution de l'air ou l'impact sur la biodiversité marine. Cela viserait la France non seulement comme point de départ mais également comme destination touristique de la croisière, à l'image de la taxe sur le transport maritime de passagers à destination d'espaces naturels protégés (taxe Barnier).¹⁰ Une telle évolution fiscale n'est pas traitée dans la présente note.

2. Taxe écologique sur la location des yachts professionnels

2.1 Les yachts, entre paradis fiscaux et monstres climatiques

Il est essentiel de distinguer les yachts privés des **yachts professionnels**, également appelés "yachts charter", qui sont utilisés à des fins commerciales. Ces derniers **bénéficient d'importants avantages fiscaux**. Par exemple, ils ne sont pas soumis à la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP), calculée en fonction de la taille et la puissance du navire.¹¹ La pratique des pavillons de complaisance les exempte de nombreux autres régimes d'imposition: exonérations et réductions de TVA, de droits de douane, de taxe sur les carburants marins et d'impôt sur les revenus pour le personnel à bord. La France a institué son propre pavillon fiscal attractif, le Registre international français (RIF), afin d'inciter les armateurs à enregistrer leurs yachts sur son territoire.¹²

Cette injustice fiscale profite aux plus aisés sans qu'aucune contrepartie environnementale ne leur soit demandée. Bien que le nombre de yachts en Europe (professionnels comme privés) soit limité à environ 1500 unités,¹³ leur impact sur le climat est considérable. En moyenne, un yacht émet 621 tonnes de CO₂ par an, tandis qu'un superyacht de plus de 5000 GT¹⁴ émet 6559 tonnes.

¹⁰ Lien [Légifrance](#)

¹¹ Plus d'infos sur la TAEMUP sur le [site](#) du ministère chargé de la mer et de la pêche.

¹² Détails des avantages fiscaux sur le [site gouvernemental du RIF](#)

¹³ Source : Transport & Environment, [Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals](#), p.18, 2022

¹⁴ Pour ces calculs, nous avons défini les superyachts comme des navires au-delà de 5000 tonnes de jauge brute (GT). A noter qu'il s'agit des plus gros yachts en service, une large part de superyachts restent sous ce seuil malgré leur taille imposante.

Pour mettre cela en perspective, nous avons comparé ces émissions à celles du secteur touristique hôtelier : ¹⁵

- **Un yacht émet en moyenne autant de CO2 en une journée que 5 mois de séjour à l'hôtel pour une famille de 4 personnes ;**
- **Un superyacht émet en moyenne autant en une journée que 4,5 années de séjour à l'hôtel pour une famille de quatre personnes.**

Avec le paquet climat *Fit for 55* de l'Union européenne, les navires de commerce dont la jauge brute est supérieure à 5000 tonnes sont soumis à des quotas d'émissions de gaz à effet de serre¹⁶ et doivent réduire leur intensité énergétique.¹⁷

Aucun des yachts inscrits au RIF ne dépasse ce seuil, et pourtant le nombre de navires inscrits au registre croît d'année en année.¹⁸ L'industrie des yachts connaît en effet une croissance fulgurante. Les carnets de commande des chantiers de yachts européens ne désemplissent pas, notamment pour la construction de superyachts de plus de 50 mètres.¹⁹

Ainsi, les yachts professionnels, toujours plus gros et plus nombreux, sont très largement épargnés par la réglementation environnementale.²⁰

Face à ce constat, il est légitime d'instaurer une contribution supplémentaire pour les yachts professionnels, à l'image de ce qui existe pour les yachts privés (TAEMUP) ou dans d'autres secteurs du transport (la taxe de solidarité sur les billets d'avion relative à la distance parcourue et à la classe du billet, ou le bonus-malus sur les véhicules en fonction de leurs émissions, de leur puissance et de leur poids).

¹⁵ Méthodologie: Légalement, un yacht professionnel peut héberger en son bord un maximum de 12 passagers. Nous avons estimé le taux d'occupation moyen d'un yacht à 100 jours par an (calculs T&E sur la base des données AIS). En moyenne, un yacht émet ainsi 6.21 tCO2/jour et un superyacht dont la jauge brute est supérieure à 5000 tonnes 65.59 tCO2/jour (données Marine Benchmark, 2021). Ces données sont conservatrices puisque les estimations comprennent 100% des émissions dans les eaux européennes, et 50% des émissions dans les eaux internationales, la moyenne des émissions par yacht serait donc en réalité plus élevée. Pour les émissions par nuitée en hôtel, nous avons retenu l'estimation de 9,91 kg éq CO2 par personne, d'après un [rapport](#) de l'ADEME sur l'affichage environnemental des hôtels (2020).

¹⁶ [Directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union](#)

¹⁷ [Règlement \(UE\) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime](#)

¹⁸ Source: [Statistiques de la flotte de commerce sous pavillon français](#), p.60, janvier 2024

¹⁹ Le Marin, [La flotte des superyachts a gagné 150 navires en quatre ans](#), 05/09/2024

²⁰ Le Marin, [Avec son carnet de commandes au plus haut, le monde du yachting bientôt victime de son succès](#), 12/09/2024

2.2 Réformer la fiscalité des yachts professionnels: les plus fortunés doivent contribuer davantage

T&E recommande dès lors **l'instauration d'une taxe écologique sur la location des yachts à des fins touristiques**, basée sur la capacité de passagers à bord du navire et la durée de location. Cette taxe concernerait les entreprises de location opérant depuis les ports français, qui pourraient répercuter le coût sur leurs clients, comme cela se fait dans d'autres secteurs.

Selon nos estimations, les recettes issues de cette taxe écologique pourraient générer **12,6 millions d'euros par an, sur la base d'une contribution moyenne de 70 euros par passager et par jour**, avec une flotte d'environ 150 yachts en location et une capacité de 12 passagers par bateau.²¹ Les données disponibles ne nous ont pas permis de distinguer les yachts à moteur des yachts à voile.

En outre, nous proposons d'appliquer un barème progressif en fonction de la longueur du yacht, afin que les plus gros pollueurs soient davantage mis à contribution :

Longueur du yacht (mètres)	Barème de la taxe par passager par jour (€) ²²
15-25	70
25-40	130
40-50	250
>50	600

Les entreprises mettant à disposition des yachts équipés de technologies de décarbonation spécifiques, tels que la propulsion vélique ou électrique, pourraient bénéficier d'une réduction ou d'une exemption de taxe.

Cette taxe écologique serait distincte de la taxe de séjour, qui vise avant tout à soutenir le développement de l'offre touristique sur un territoire et qui est affectée au budget des collectivités. Par ailleurs, même si cette dernière comprend une catégorie pour les ports de plaisance, elle ne fait pas de distinction entre un petit navire de plaisance et un yacht de luxe, ni entre un yacht privé et un yacht professionnel. Enfin, le tarif actuel de la taxe de séjour pour les ports de plaisance est de seulement 0,20€ par nuit, un montant dérisoire par rapport à l'objectif de la taxe écologique proposée par T&E, dont l'objectif est de refléter l'impact climatique d'un séjour de luxe en mer. Enfin, de nombreux yachts ne mouillent pas dans les ports de plaisance

²¹ Il s'agit d'une estimation conservatrice, le nombre exact de location de yachts en France étant inconnu. T&E est parti d'un minimum de 150 navires, correspondant au nombre de navires de plaisance commerciaux enregistrés au registre international français (RIF), d'après le [bilan annuel](#) de la flotte de commerce sous pavillon français. La réglementation autorise un maximum de 12 passagers sur les navires de plaisance à utilisation commerciale. Enfin, T&E a estimé le temps moyen d'occupation des yachts à 28% (données AIS), soit environ 100 jours par an.

²² Barème proposé à titre indicatif, il se pourrait que les montants indiqués aient été sous-évalués.

et ne s'acquittent donc pas de la taxe de séjour. C'est pour l'ensemble de ces raisons que T&E propose la création d'une taxe écologique distincte.

La taxe écologique sur les yachts professionnels ne devrait pas nuire à l'économie nationale du nautisme, la France étant une destination phare pour les vacances en yacht. En effet, la plupart de la flotte mondiale des yachts naviguent à proximité des côtes méditerranéennes, Monaco, Cannes et Antibes comptant parmi les ports les plus fréquentés de la Méditerranée.²³ Nous estimons ainsi que la fréquentation des compagnies de location de yachts ne devrait pas enregistrer de baisse significative.

De plus, une telle mesure mettrait sur un pied d'égalité ce secteur avec celui de la croisière, la contribution sur les yachts étant naturellement plus importante du fait du profil plus aisé de leurs utilisateurs et de leur impact climatique proportionnellement plus élevé.

3. Affecter les recettes à la transition écologique

Les recettes des taxes existantes prélevées sur l'activité de croisière dans les espaces naturels protégés (taxe Barnier) et la possession de yachts privés (TAEMUP) financent divers organismes, notamment le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, les parcs nationaux, réserves naturelles et sites classés, la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) ainsi que les éco-organismes en charge de la filière de recyclage des navires.

Tout en responsabilisant ceux dont le mode de vie a un impact environnemental démesuré, **l'éco-contribution sur la vente des billets de croisière et la taxe écologique sur la location des yachts professionnels pourraient financer des initiatives en faveur de la transition écologique**, en particulier le financement pour le climat et la biodiversité, notamment en lien avec le secteur maritime et la protection des littoraux.

Plus d'information

Fanny Pointet

Responsable transport maritime France

Transport & Environment

fanny.pointet@transportenvironment.org

Mobile: +33(0)6 64 99 22 49

²³ Calculs T&E, sur la base des données AIS des yachts dans les ports européens, disponibles pour 1655 navires définis comme yachts par la base de données Spire.