



N° 1597

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 juillet 2023.

PROPOSITION DE LOI

*visant à limiter la pollution générée
par l'activité des navires de croisière et des yachts,*

(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 Mesdames et Messieurs

Hendrik DAVI, Nadège ABOMANGOLI, Laurent ALEXANDRE, Gabriel AMARD, Ségolène AMIOT, Farida AMRANI, Rodrigo ARENAS, Clémentine AUTAIN, Ugo BERNALICIS, Christophe BEX, Carlos Martens BILONGO, Manuel BOMPARD, Idir BOUMERTIT, Louis BOYARD, Aymeric CARON, Sylvain CARRIÈRE, Florian CHAUCHE, Sophia CHIKIROU, Hadrien CLOUET, Éric COQUEREL, Alexis CORBIÈRE, Jean-François COULOMME, Catherine COUTURIER, Sébastien DELOGU, Alma DUFOUR, Karen ERODI, Martine ETIENNE, Emmanuel FERNANDES, Sylvie FERRER, Caroline FIAT, Perceval GAILLARD, Raquel GARRIDO, Clémence GUETTÉ, David GUIRAUD, Mathilde HIGNET, Rachel KEKE, Andy KERBRAT, Bastien LACHAUD, Maxime LAISNEY, Antoine LÉAUMENT, Arnaud LE GALL, Élise LÉBOUCHER, Charlotte LEDUC, Jérôme LEGAVRE, Sarah LEGRAIN,

Murielle LEPVRAUD, Élixa MARTIN, Pascale MARTIN, William MARTINET, Frédéric MATHIEU, Damien MAUDET, Marianne MAXIMI, Manon MEUNIER, Jean Philippe NILOR, Danièle OBONO, Nathalie OZIOL, Mathilde PANOT, René PILATO, François PIQUEMAL, Thomas PORTES, Loïc PRUD'HOMME, Adrien QUATENNENS, Jean-Hugues RATENON, Sébastien ROME, François RUFFIN, Aurélien SAINTOUL, Michel SALA, Danielle SIMONNET, Ersilia SOUDAIS, Anne STAMBACH-TERRENOIR, Andrée TAURINYA, Matthias TAVEL, Aurélie TROUVÉ, Paul VANNIER, Léo WALTER,

Député-e-s.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Alors que selon les scientifiques, nous avons dépassé 7 des 8 limites planétaires, il est urgent que nous prenions conscience que certaines activités humaines de loisir doivent être à terme abandonnées.

Entre janvier et juillet 2023, les navires de croisières à quai et dans les vingt kilomètres autour du port de Marseille auraient émis 22 000 tonnes de CO₂, 570 tonnes de NO_x, 275 tonnes de SO_x et 30 tonnes de particules fines. Ces polluants sont fortement nocifs pour les habitants vivant à proximité, principalement dans les quartiers populaires, provoquant des maladies respiratoires, des cancers, des aggravations des allergies et de l'asthme. Pour la seule cité phocéenne, 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. À Marseille, comme dans d'autres villes françaises et européennes, les riverains sont exaspérés. Partout, la contestation grandit. Des habitants ont même entamé une bataille judiciaire contre cette source de pollution.

En seulement une escale, les paquebots de croisières émettent jusqu'à 200 tonnes de dioxyde de carbone, soit autant que 16 000 français en moyenne sur une journée. Il y avait 4000 escales de croisière en France en 2019 et tout porte à croire qu'après la parenthèse de la pandémie de Covid-19, le secteur repart à la hausse. En juin 2023, le plus grand paquebot de croisières au monde sortait des chantiers navals finlandais, avec sa coque de 365 mètres de long, sa capacité d'accueil de 9 950 personnes, ses 7 piscines, ses 9 bains à remous, sa patinoire, ses innombrables restaurants et attractions, mais aussi et surtout avec son indécence climatique et ses promesses de destruction massive de l'environnement. Le gaz naturel liquéfié (GNL) utilisé par ce monstre des mers ne réduit les émissions de dioxyde de carbone que de 5 à 20 % comparé au fuel lourd encore utilisé par la grande majorité de ses congénères. Les faibles réductions d'émission induites grâce au GNL seront rapidement compensées par l'augmentation de la flotte. De surcroît, le GNL américain est issu à 80 % de gaz de schiste, dont l'extraction provoque des pollutions de l'eau. Pour le transporter, sa liquéfaction nécessite des ressources énergétiques supplémentaires, raison pour laquelle la France avait initialement interdit son exploitation avant d'en ré-importer avec le terminal méthanier flottant au large du Havre.

La pollution touche également la mer, via les rejets des eaux usées non traitées et les systèmes de « nettoyage » des fumées, appelés *scrubbers*, qui sont dans 80 % des cas à boucle ouverte. Les navires de croisière sont responsables de 15 % des rejets des eaux de lavage des fumées du transport maritime, selon l'International Council on Clean Transportation. Ces rejets participent à l'acidification et au réchauffement de l'eau de mer, ce qui accélère le réchauffement climatique et affecte lourdement la faune et la flore marines.

Au-delà de l'aberration écologique, ces méga-croisières sont aussi des scandales sociaux. En naviguant sous pavillon de complaisance, ils exposent l'équipage à des conditions de travail indignes et à des droits restreints. Les compagnies échappent largement au fisc français grâce à des montages financiers complexes qui leur permettent d'être domiciliés dans des paradis fiscaux. Ainsi, la compagnie MSC Croisières, propriété d'un proche d'Alexis Kohler, lui-même bras droit du président de la République française, n'a payé que 1,4 % d'impôts en déclarant l'essentiel de son chiffre d'affaires en Suisse.

Enfin, le passage d'un navire de croisière ne profite guère à l'économie locale, quoiqu'en disent les études souvent réalisées par les lobbies. D'une part, les compagnies font jouer la concurrence entre les ports d'accueil pour inciter ces derniers à abaisser leurs frais, conduisant ainsi à un nivellement par le bas. D'autre part, un tiers des passagers ne descend pas lors des escales et tous sont encouragés à consommer uniquement à bord du navire. La sur-fréquentation induite dans la ville tend même à dissuader certains touristes terrestres de visiter ces destinations.

À ce tourisme de masse des paquebots de croisières, s'ajoute le tourisme de luxe des méga-yachts, également à contre-sens sur le chemin vers la sobriété énergétique. Ces navires de plaisance de plus de 20 mètres de long sont devenus le symbole de l'orgie d'énergies fossiles à laquelle sont addictes les ultra-riches, au mépris de l'urgence climatique. La France est une des premières destinations au monde pour les yachts. La moitié de la flotte de grande plaisance mouille en Provence-Alpes-Côte d'Azur durant la période estivale. En jetant souvent l'ancre de manière illégale, ils endommagent et détruisent les herbiers de posidonie, véritables puits de carbone et réservoirs de biodiversité sous-marine pourtant protégés.

De toute évidence, le développement de ces secteurs est incompatible avec une vraie 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. 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. Il serait coupable de laisser les compagnies de croisière et les propriétaires de yachts de luxe prospérer, en polluant l'atmosphère et en détruisant les écosystèmes marins. Il est crucial d'en finir avec le gigantisme délirant du tourisme de croisière ainsi que la plaisance de luxe à laquelle se livre les 0,002 % les plus riches de la population mondiale.

La présente proposition de loi esquisse donc un premier pas vers la sobriété touristique. Elle poursuit quatre objectifs principaux. D'abord, mettre à contribution ces pollueurs qui profitent de la dérégulation actuelle et de plusieurs exonérations intolérables et injustifiables. Il s'agit par ailleurs de veiller au respect des normes environnementales, trop souvent enfreintes par des compagnies de croisière. Dans le même temps, la proposition de loi entend accélérer la construction d'infrastructures de raccordement électrique pour les navires à quai, afin de limiter la pollution atmosphérique dans les ports à court terme et de préserver la santé de dizaines de milliers de Françaises et Français. Enfin, le dernier objectif est de faire évoluer les mentalités concernant ce modèle touristique en donnant à voir au public les dégâts colossaux qu'il occasionne et en interdisant la publicité pour les croisières.

Dans le détail, **l'article 1** instaure une taxe carbone sur l'utilisation des yachts de luxe d'une longueur supérieure à 20 mètres de long et d'une puissance supérieure à 750 kilowatts, dès lors qu'ils traversent les eaux territoriales françaises. Le critère de puissance 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.

L'article 2 met en place une taxe carbone sur l'utilisation des navires de croisière, identique à celle proposée à l'article précédent pour les yachts de luxe. La mesure des émissions est d'autant plus simple pour ces navires que depuis le règlement européen 2015/757 tout navire dont le tonnage brut est supérieur à 5 000 tonnes est dans l'obligation de présenter un bilan annuel de ses émissions, vérifié par les pays membres. La définition des navires de croisière introduite par cet article précise la vocation de plaisance ou de loisirs et l'hébergement de plus de deux nuitées, permettant 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.

L'**article 3** fixe une taxe de séjour d'un montant de 4€ par nuitée par passager, ou d'un montant de 3 euros par passager si le navire reste à quai moins d'une nuitée. Cette taxe est due par les compagnies de croisière et les propriétaires des yachts aux ports dans lesquels ils font escale. Elle est calculée en fonction de la capacité d'accueil maximale de chaque navire. En effet, pour l'heure, les croisiéristes ne paient pas de taxe de séjour, contrairement aux autres touristes. Rien ne justifie cette exonération qui constitue une incitation supplémentaire pour ce tourisme destructeur et un manque à gagner pour les communes recevant des croisières.

Au total, l'ensemble des taxes proposées constituerait des recettes s'élevant à 300 millions d'euros par an. Ce montant, aussi considérable soit-il, doit être comparé aux profits gigantesques réalisés par les compagnies de croisière et aux revenus des propriétaires de yachts. Le taux de rentabilité des compagnies de croisière se situe entre 10 et 15 % et le secteur représentait déjà un chiffre d'affaires de 38 milliards d'euros en 2017. Des compagnies comme Royal Caribbean Cruise Line, MSC Cruise ou Carnival génèrent à elles-seules plusieurs milliards d'euros de profits annuels.

L'**article 4** rend systématique l'inspection de chaque croisière par les centres de sécurité des navires. Les contrôles effectués par ces centres ont permis, en novembre 2018, la condamnation du capitaine de l'Azura pour avoir utilisé du carburant dépassant la norme de teneur en soufre et, en mai 2022, celle de Tui Cruises pour des faits similaires. Pour parfaire leur efficacité, il est nécessaire que ces contrôles ne soient plus seulement aléatoires mais systématiques.

L'**article 5** rend obligatoire une étude annuelle de la qualité de l'air dans chaque grand port maritime, étude qui sera menée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). 20 % de la population de la région Provence Alpes Côtes d'Azur est exposée à un dépassement des normes de la qualité de l'air avec des pics plus importants dans les ville-ports, comme Marseille, où de très nombreux navires de croisières font escale. Même lorsque les normes sont respectées, celles-ci apparaissent dans certaines situations insuffisantes. En juin 2022, le navire de croisière Aegean Odyssey a été expulsé du port de Nice parce qu'il rejetait une importante fumée noire, alors même qu'il respectait les réglementations en vigueur. La pollution générée par les navires de croisières doit donc impérativement faire l'objet d'une évaluation régulière afin de pouvoir adapter les normes environnementales et leur contrôle.

L'**article 6** vise à étudier l'opportunité de contraindre les navires de croisières d'être équipés de capteurs connectés afin de suivre en temps réel leurs émissions. Ces capteurs seraient un moyen d'améliorer le contrôle du respect des normes environnementales par les navires de croisières lors de leurs traversées.

L'**article 7** met fin aux exonérations d'accise sur les carburants dont bénéficient les navires de croisière au même titre que l'ensemble du transport maritime. Il est insupportable que les compagnies de croisière soient exonérées de taxe intérieure sur les carburants, pour une activité de loisir si superflue et nocive, alors que tous les citoyens paient ladite taxe lorsqu'ils utilisent leur voiture pour des déplacements essentiels de leur vie quotidienne.

Les recettes fiscales générées par la suppression de cette exonération-privilege permettront d'alimenter le fonds national d'investissement en faveur du verdissage des ports, créé à l'**article 8**. En effet, grâce à l'électrification des quais, les navires pourront arrêter leur moteur en se raccordant au réseau électrique de la ville. Il est urgent de préserver les résidents des villes portuaires des particules fines, oxydes de soufre et oxydes d'azote auxquels les cheminées des croisières les exposent. Toutefois, cet aménagement coûteux rendu nécessaire par la pollution que génère une activité lucrative privée ne saurait être assumé par le contribuable : c'est aux compagnies de croisière de payer pour les aménagements qui réduiront l'effet de leurs activités sur la santé et l'environnement. Pour cette raison, le fonds d'investissement est alimenté par la taxe intérieure sur les carburants dont devront s'acquitter les navires de croisière.

L'**article 9** prévoit l'interdiction de la publicité en faveur du tourisme de croisière afin de réduire la demande pour ce secteur. Cette proposition fait écho à la recommandation C2.1 de la Convention citoyenne pour le climat, qui demandait à « interdire de manière efficace et opérante la publicité des produits les plus émetteurs de gaz à effet de serre sur tous les supports publicitaires ».

Enfin, l'**article 10** contraint les compagnies de croisière à afficher l'empreinte carbone des séjours vendus. Cet indicateur doit participer à dissuader les consommateurs. Un passager de croisière émet 4,4 tonnes d'équivalent CO₂ selon le collectif « Stop Croisières » pour un voyage de sept nuits, soit deux fois plus que ce que devrait être l'empreinte carbone individuelle pour respecter les engagements de l'accord de Paris sur le climat.

PROPOSITION DE LOI

TITRE I

TAXATION DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE CROISIERE ET YACHTS

Article 1^{er}

- ① 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 :
- ② 1° L'article L. 423-22 est complété par un 3° ainsi rédigé :
- ③ « 3° Un terme déterminé dans les conditions prévues à l'article L. 423-25-1. » ;
- ④ 2° Il est ajouté un article L. 423-25-1 ainsi rédigé :
- ⑤ « *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.
- ⑥ « *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.
- ⑦ « *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.
- ⑧ « *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. »

Article 2

- ① I. – Après l'article L. 5000-2-2 du code des transports, il est inséré un article L. 5000-2-3 ainsi rédigé :
- ② « *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. »
- ③ 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 sur les biens et services est ainsi modifié :
- ④ 1° L'article L. 423-22, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est complété par un 4° ainsi rédigé :
- ⑤ « 4° Un terme déterminé dans les conditions prévues à l'article L. 423-25-2. »
- ⑥ 2° Il est ajouté un article L. 423-25-2 ainsi rédigé :
- ⑦ « *Art. L. 423-25-2.* – 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'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire est soumis à une taxe.
- ⑧ « Le tarif de cette taxe est 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.
- ⑨ « 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. »

Article 3

- ① Le chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales est complété par une section 16 ainsi rédigée :

②

« Section 16

③

« *Redevance de séjour dans les ports*

④

« Art. L. 2333-98. – Il est institué au profit des communes littorales, au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, une redevance de séjour dans les ports.

⑤

« Art. L. 2333-99. – I. – La redevance de séjour dans les ports est due par les personnes suivantes :

⑥

« 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'affréteur coque nue auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, qui héberge à titre onéreux des personnes qui ne sont pas domiciliées dans la commune et qui n'y possèdent pas de résidence à raison de laquelle elles sont redevables de la redevance d'habitation. ;

⑦

« 2° Le propriétaire d'un navire de plaisance de longueur de coque supérieure à 24 mètres et de jauge brute inférieure à 3 000 qui n'est pas domicilié dans la commune.

⑧

« II. – Le tarif de la redevance de séjour dans les ports est fixé par unité de capacité d'accueil du navire à 3,00 € sans nuitée et 4,00 € par nuitée passée au port.

⑨

« III. – La redevance de séjour dans les ports est assise sur la capacité d'accueil du navire donnant lieu au versement de la redevance et le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'utilisation du navire imposable et dans la période de perception de la redevance mentionnée à l'article L. 2333-98.

⑩

« Le montant de la redevance due par chaque redevable est égal au produit des éléments suivants :

⑪

« 1° Le nombre d'unités de capacité d'accueil du navire donnant lieu au versement de la redevance ;

⑫

« 2° Le tarif de la redevance fixé en application du II ;

⑬

« 3° Le nombre de nuitées comprises à la fois dans la période d'ouverture ou de mise en location de l'hébergement dans le navire imposable et dans la période de perception de la redevance.

- ⑭ « *Art. L. 2333-100.* – I. – Les personnes mentionnées au I de l'article L. 2333-99 sont tenues de faire une déclaration à la mairie au plus tard un mois avant chaque période de perception. Sur cette déclaration figurent la période d'ouverture ou de mise en location, la capacité d'accueil de l'établissement, déterminée en nombre d'unités conformément au présent article et l'adresse du port.
- ⑮ « Les personnes mentionnées au I de l'article L. 2333-99 versent au comptable public assignataire de la commune le montant de la redevance calculé en application du même article L. 2333-99.
- ⑯ « II. – Le défaut de production dans le délai prescrit de la déclaration prévue au I du présent article entraîne l'application d'une amende pouvant aller jusqu'à 200 000 € sans être inférieure à 100 000 €. Les omissions ou inexactitudes constatées dans la même déclaration entraînent l'application d'une amende de 90 000 € par omission ou inexactitude.
- ⑰ « Le fait, pour les personnes mentionnées au I de l'article L. 2333-99, de ne pas avoir acquitté le montant de la redevance de séjour dans les ports due dans les conditions et délais prescrits au I entraîne l'application d'une amende pouvant aller jusqu'à 200 000 € sans être inférieure à 100 000 €.
- ⑱ « Les amendes prévues au présent article sont prononcées par le président du tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés, sur demande de la commune ayant institué la redevance de séjour dans les ports. Le produit des amendes est versé à la commune. Le tribunal de grande instance compétent est celui dans le ressort duquel est située la commune.
- ⑲ « III. – Le montant des redevances acquittées est contrôlé par la commune. Le maire et les agents commissionnés par lui peuvent procéder à la vérification des déclarations produites par les personnes mentionnées au I de l'article L. 2333-99, chargées de la perception de la redevance.
- ⑳ « À cette fin, il peut demander à toute personne responsable de la perception de la redevance la communication des pièces comptables s'y rapportant.
- ㉑ « IV. – En cas de défaut de déclaration, d'absence ou de retard de paiement de la redevance de séjour dans les ports, le maire adresse, aux personnes mentionnées au I de l'article L. 2333-99, une mise en demeure par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

- ⑫ « Faute de régularisation dans le délai de trente jours suivant la notification de cette mise en demeure, un avis de taxation d'office motivé est communiqué au redevable trente jours au moins avant la mise en recouvrement de l'imposition. Tout retard dans le versement du produit de la redevance donne lieu à l'application d'un intérêt égal à 0,20 % par mois de retard.
- ⑬ « Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État.
- ⑭ « V. – Les contentieux relatifs à la redevance de séjour dans les ports sont présentés et jugés comme en matière de droits d'enregistrement, de redevance de publicité foncière, de droits de timbre, de contributions indirectes et de redevances assimilées à ces droits ou contributions. »

TITRE II

CONTROLE DU RESPECT DES NORMES ENVIRONNEMENTALES

Article 4

- ① Le titre IV de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ② « *CHAPITRE V*
- ③ « *Verdir les ports et le trafic maritime*
- ④ « *Section I*
- ⑤ « *Renforcer le contrôle des normes environnementales sur les navires de croisière*
- ⑥ « *Art. L. 147-1.* – Les centres de sécurité des navires doivent effectuer un contrôle systématique de tous les navires de croisières français au titre de l'État du pavillon et internationaux au titre de l'État du port afin de veiller au respect des conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et, le cas échéant, de sûreté et de certification sociale. »

Article 5

- ① Le chapitre V du titre IV de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dans sa rédaction résultant de la présente loi est complété par une section 2 ainsi rédigée :

- ② « Section 2

- ③ « **Améliorer la qualité de l'air dans les ports**

- ④ « *Art. L. 147-2.* – Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est chargé de mener une étude annuelle sur l'impact de l'activité des navires de croisières, au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports, sur la qualité de l'air dans tous les grands ports maritimes français mentionnés à l'article L. 5312-1 du code des transports. »

Article 6

Dans les six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur l'opportunité de rendre obligatoire l'équipement de capteurs qualité de l'air et qualité de l'eau connectés sur les navires de croisières au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports.

TITRE III

ÉLECTRIFICATION DES QUAIS

Article 7

- ① Le sous-paragraphe 2 du paragraphe 3 de la sous-section 2 de la section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et les services est ainsi modifié :

- ② 1° La septième ligne de la première colonne du tableau du second alinéa de l'article L. 312-48 est complétée par les mots : « à l'exception de la navigation des navires de croisières au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports ».

- ③ 2° Le premier alinéa de l'article L. 312-55 est complété par les mots :
« à l'exception de la navigation des navires de croisières au sens de l'article L5000-2-3 du code des transports ».

Article 8

- ① Le chapitre V du titre IV de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dans sa rédaction résultant de la présente loi est complété par une section 3 ainsi rédigée :

- ② « Section 3

- ③ « **Fonds national d'investissement
en faveur de l'électrification des quais portuaires**

- ④ « Art. L. 147-3. – Il est créé un fonds national d'investissement en faveur de l'électrification des quais portuaires.

- ⑤ « Les ressources de ce fonds sont constituées par le rendement induit par la suppression de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques sur le carburant maritime des navires de croisières. Elles sont attribuées à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie chargée de les répartir entre les ports français au prorata du nombre de navires de croisières qui y accostent.

- ⑥ « Art. L. 147-4. – Les ressources du fonds sont, au sein de chaque port, affectées au financement d'opérations d'investissement visant à financer l'électrification des quais à la condition que la source d'électricité destinée à alimenter ces quais ne provienne pas des énergies fossiles.

- ⑦ « Art. L. 147-5. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application de la présente section. »

TITRE IV

MARKETING NEGATIF

Article 9

- ① Le chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section 14 ainsi rédigée :

②

« Section 14

③

*« Voyages à bord de bateaux de croisières
émetteurs de gaz à effet de serre*

④

« Art. L. 121-25. – À compter du 1^{er} janvier 2024, est interdite toute publicité portant sur la vente de voyages à bord de navires de croisières au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports. »

Article 10

①

Le I de l'article L. 229-64 du code l'environnement est complété par un 4^o ainsi rédigé :

②

« 4^o Les billets pour un voyage de croisière à bord des navires de croisières au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports. »

