

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 mars 2026

**ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME À PROPULSION
VÉLIQUE - (N° 1502)**

Tombé

N° CD1

AMENDEMENT

présenté par
M. Lenormand, Mme de Pélichy et M. Serva

ARTICLE 4

Compléter cet article par les cinq alinéas suivants :

« II. – L'article L. 221-8 du code de l'énergie est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« « Pour les actions d'économies d'énergie réalisées par des navires exerçant une activité de transport maritime à propulsion vélique mentionnée à l'article L. 221-7, les niveaux de pondération sont fixés par voie réglementaire, avec un coefficient minimal de 1.

« « Les navires à propulsion principale vélique, définis à l'article L. 5000-2-3 du code des transports, bénéficient d'une bonification correspondant à un coefficient au moins égal à 2.

« « Une bonification spécifique s'applique aux opérations réalisées sur des liaisons maritimes directes entre le territoire hexagonal et les territoires ultramarins, ainsi qu'entre ces territoires, avec un coefficient au moins égal à 1,5, tenant compte de leurs contraintes d'éloignement et de dépendance logistique.

« « Les conditions de cumul des bonifications sont fixées par voie réglementaire. » »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 4 sécurise juridiquement une possibilité déjà mobilisée par certains armateurs recourant à la propulsion vélique de bénéficier de certificats d'économies d'énergie pour des liaisons maritimes entre territoires français éligibles, notamment entre Saint-Pierre-et-Miquelon et la métropole.

Cet amendement vise à préciser les modalités de pondération applicables à ces opérations. Il prévoit une bonification renforcée pour les navires à propulsion principale vélique, afin de mieux valoriser les solutions les plus performantes en matière de décarbonation du transport maritime.

Il introduit également une bonification spécifique pour les liaisons maritimes directes entre le territoire hexagonal et les territoires ultramarins, ainsi qu'entre ces territoires. Cette disposition est justifiée par les contraintes structurelles d'éloignement, de dépendance logistique et de forte dépendance au transport maritime propres à ces territoires. En améliorant l'équilibre économique de ces liaisons, le dispositif des certificats d'économies d'énergie constitue un levier de diversification des flux, contribuant à la lutte contre la vie chère et au soutien à l'exportation.

L'amendement maintient la souplesse du dispositif en renvoyant au pouvoir réglementaire la définition des coefficients applicables, notamment les conditions de cumul des bonifications.

Le dispositif des CEE repose sur une obligation imposée aux fournisseurs d'énergie, qui doivent financer ou acquérir des actions d'économies d'énergie afin d'atteindre leurs objectifs. Cet amendement n'a donc pas pour effet de créer une charge pour l'État.