

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2026

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

Retiré

N° CD47

AMENDEMENT

présenté par

M. Houssin, M. Blairy, Mme Bouquin, M. Dutremble, M. Evrard, M. Guibert, M. Humbert,
Mme Lechanteux, M. David Magnier, M. Marchio, M. Markowsky, Mme Ménaché, M. Meurin,
Mme Roullaud et Mme Sabatini

ARTICLE PREMIER

I. – Rédiger ainsi l’alinéa 3 :

« Un navire à propulsion significative vélique est un navire dont au moins 15 % de l’énergie propulsive totale nécessaire à sa navigation est fournie par l’énergie du vent. »

II. – 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^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration de l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à remplacer la notion de “propulsion principale vélique” par la notion de “propulsion significative vélique”. Afin de rendre les dispositifs de cette proposition de loi plus adaptés aux réalités actuelles du transport maritime.

La rédaction initiale, fondée sur un seuil de 50 % de propulsion assurée par l’énergie du vent, correspond à un objectif ambitieux de transformation du transport maritime. Toutefois, un tel seuil apparaît aujourd’hui trop restrictif, dans la mesure où il ne concerne qu’un nombre très limité de navires. En pratique, seuls quelques navires à propulsion quasi intégralement vélique atteignent ce niveau, soit de l’ordre de cinq unités à l’échelle mondiale et deux à quatre navires en France.

À l'inverse, la grande majorité des navires équipés de technologies véliques utilise le vent comme source de propulsion auxiliaire, permettant des gains de consommation de carburant généralement compris entre 5 % et 30 %. À l'échelle mondiale, environ soixante à soixante-dix navires sont aujourd'hui équipés de tels dispositifs, et l'abaissement du seuil à 15 % permettrait d'inclure la quasi-totalité de ces navires. En France, sur une flotte estimée entre cinq et dix navires en exploitation réelle, un tel seuil permettrait d'inclure la quasi-totalité des unités existantes.

Dès lors, le maintien d'un seuil à 50 % reviendrait à restreindre fortement la portée du dispositif à une fraction très limitée de la flotte, alors même que l'essentiel du potentiel de réduction des émissions repose aujourd'hui sur des solutions d'assistance vélique.

Dans un secteur représentant environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, l'enjeu principal réside dans la réduction rapide et massive de la consommation de carburants fossiles. À cet égard, des gains même partiels, appliqués à un grand nombre de navires, ont un impact climatique bien supérieur à des réductions plus importantes mais limitées à un nombre restreint d'unités. Une diminution de 10 à 15 % de la consommation sur une large part de la flotte mondiale permettrait ainsi d'éviter des dizaines de millions de tonnes d'émissions de dioxyde de carbone chaque année.

Ce changement de seuil a également pour effet d'élargir le champ d'application de plusieurs dispositions de la proposition de loi. En particulier, les dispositifs d'exonération de charges sociales prévus à l'article 2 et les majorations de suramortissement prévues à l'article 3 deviendront accessibles à un nombre plus important de navires, renforçant ainsi leur efficacité économique et environnementale, sans engendrer de surcoût significatif à court terme compte tenu du faible nombre d'unités concernées à ce stade de développement de la filière.