

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mars 2026

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

Retiré

N° CD49

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 3

I. – À l’alinéa 4, substituer au mot :

« principale »

le mot :

« significative ».

II. – La perte de recettes pour l’État résultant du présent article est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à remplacer la notion de “propulsion principale vélique” (50%) par la notion de “propulsion significative vélique” (15%) en cohérence avec un amendement précédent.

Le maintien d’un seuil de propulsion principale vélique pour l’éligibilité au dispositif de suramortissement limite fortement sa portée opérationnelle. En l’état, ce critère restreint le bénéfice du dispositif à un nombre très réduit de navires, essentiellement des projets expérimentaux ou des constructions neuves particulièrement capitalistiques, excluant de facto la majorité des solutions actuellement déployées sur le marché, fondées sur des dispositifs d’assistance vélique.

Le passage à un seuil de propulsion significative permet de mieux aligner le dispositif fiscal avec la réalité technologique et économique du secteur. Il ouvre l'éligibilité à des équipements tels que les rotors, ailes ou voiles automatisées, susceptibles d'être installés sur des navires existants dans le cadre d'opérations de retrofit. Ce faisant, le nombre de projets éligibles pourrait être multiplié par cinq à dix, passant de quelques unités à plusieurs dizaines à court et moyen terme, permettant ainsi une diffusion plus large et plus rapide des technologies véliques.

Sur le plan économique, cette évolution transforme un dispositif aujourd'hui marginal en un levier réellement incitatif. En soutenant des investissements plus modulaires et moins coûteux, elle favorise l'entrée d'un plus grand nombre d'acteurs, notamment des petites et moyennes entreprises, et contribue à structurer une filière industrielle en émergence. À l'inverse, le maintien d'un seuil de 50 % conduit à concentrer le soutien public sur un nombre très limité de projets à fort coût unitaire, sans effet d'entraînement significatif.

Sur le plan financier, si l'élargissement du périmètre entraîne une augmentation du coût du dispositif, celui-ci demeure maîtrisé au regard de l'effet de diffusion attendu. En substituant à une logique de soutien à quelques projets lourds une logique de soutien à des investissements plus nombreux mais moins coûteux unitairement, le dispositif gagne en efficacité budgétaire.

Sur le plan environnemental, le passage à un seuil de propulsion significative permet de maximiser l'impact global du dispositif. Si les gains unitaires sont inférieurs à ceux des navires à propulsion principalement vélique, leur généralisation à un plus grand nombre de navires permet d'obtenir un effet agrégé plus important en matière de réduction des émissions.

Ainsi, l'abaissement du seuil d'éligibilité permet de transformer un dispositif ciblé sur une niche technologique en un instrument efficace de diffusion des technologies véliques, au service de la transition énergétique du transport maritime et du développement d'une filière industrielle stratégique.