

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 avril 2026

**ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME À PROPULSION  
VÉLIQUE - (N° 2615)**

Commission	
Gouvernement	

N° 40

**AMENDEMENT**

présenté par

M. Roussel, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Dufau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan, M. Leseul, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Baumel, M. Belhaddad, Mme Bellay, M. Benbrahim, M. Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophle, M. Courbon, M. David, M. Delaporte, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Echaniz, M. Faure, Mme Froger, M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot, Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, M. Houlié, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Lhardit, Mme Mercier, M. Naillet, M. Oberti, Mme Pantel, M. Pena, Mme Pic, Mme Pirès Beaune, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux, M. Aurélien Rousseau, Mme Runel, Mme Récalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago, M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vallaud, M. Vicot, M. William et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

**ARTICLE PREMIER**

I. – Après l’alinéa 4, insérer les quatre alinéas suivants :

« La qualification de navire à propulsion vélique ou à propulsion principale vélique est appréciée au regard de son empreinte environnementale sur l’ensemble de son cycle de vie, incluant notamment la fabrication des matériaux et composants, l’assemblage du navire ainsi que les lieux de réparation des éléments constitutifs.

« Cette empreinte intègre les caractéristiques des procédés industriels mobilisés ainsi que les conditions de production des principaux composants du navire.

« Un indicateur global de performance environnementale est établi afin de tenir compte de l’intensité carbone des différentes étapes du cycle de vie du navire et de refléter son impact environnemental global.

« Les dispositifs de soutien public applicables aux navires à propulsion vélique peuvent être modulés en fonction de cet indicateur. »

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à préciser le régime applicable aux navires à propulsion vélique et à propulsion principale vélique, dans le cadre plus large de la décarbonation du transport maritime et de l’évolution des critères de performance environnementale des navires.

La filière vélique française connaît une dynamique de structuration rapide, associant armateurs, équipementiers, architectes navals et chantiers de construction, et s’inscrit dans un marché mondial en forte croissance, estimé à environ 195 milliards d’euros cumulés à l’horizon 2050, avec un objectif de chiffre d’affaires de l’ordre de 1,6 milliard d’euros dès 2030 pour les acteurs nationaux.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de disposer d’une méthodologie harmonisée d’évaluation de la performance environnementale des navires, applicable à l’ensemble des technologies de propulsion, afin de mieux refléter leur impact climatique sur l’ensemble de leur cycle de vie et de protéger la filière d’excellence française.

Le présent dispositif s’inscrit dans cette logique en précisant les modalités d’appréciation applicables aux navires à propulsion vélique, en tenant compte des spécificités de leur conception, de leur fabrication et de leur maintenance, notamment au regard des étapes de production et de réparation des composants.

Cette approche permet d’assurer une évaluation cohérente et comparable des performances environnementales entre les différentes catégories de navires, tout en reconnaissant les caractéristiques propres aux solutions de propulsion vélique.