

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 avril 2026

---

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

Commission	
Gouvernement	

N° 41

**AMENDEMENT**

présenté par

M. Tavel, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, Mme Trouvé et M. Vannier

-----

**ARTICLE PREMIER**

I. – Compléter l’alinéa 3 par les mots :

« pour les navires dont la construction est engagée avant 2030 ».

II. – En conséquence, après le même alinéa 3, insérer les quatre alinéas suivants :

« Cette part minimale est relevée à :

« 1° 10 % pour les navires dont la construction est engagée après 2030 ;

« 2° 15 % pour les navires dont la construction est engagée après 2035 ;

« 3° 20 % pour les navires dont la construction est engagée après 2040. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe La France insoumise vise à préciser la définition d'un navire à propulsion auxiliaire vélique, pour le distinguer juridiquement d'un navire à propulsion principale vélique.

Notre groupe soutient pleinement le développement du transport maritime à propulsion vélique.

Nous considérons que la décarbonation du transport maritime doit être à l'avant-poste de la bifurcation écologique, alors que l'objectif de contenir le réchauffement climatique mondial à +2°C par rapport au niveau préindustriel pris lors de l'Accord de Paris est déjà caduc.

Dans ce cadre, le soutien de l'Etat à la filière "vélique" est indispensable : alors que sur les 57 000 navires qui transportent des marchandises sur les océans tous ou presque utilisent du pétrole lourd pour se déplacer, faisant du transport maritime un secteur émetteur d'environ 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, les émissions de CO2 d'un cargo-roulier à propulsion vélique seraient réduites de 80 à 90 % par rapport à un cargo à combustible classique.

L'ajout ici proposé permet de fixer un seuil minimal de la part de propulsion vélique attendue pour un tel navire, de manière à pouvoir préciser l'application des aides et soutiens de l'Etat qui s'appliquent par ailleurs à ces navires.

Ce seuil minimal est fixé à 5 %, conformément aux recommandations de Windship, pour les navires dont la construction est engagée avant 2030.

Il suit ensuite une logique de progressivité, de manière à faciliter la transition vers le vélique principal et à instaurer une "culture du vélique" pour les armateurs.

Ainsi, ce seuil est fixé à 10% pour les navires dont la construction est engagée avant 2035 à 15% pour les navires dont la construction est engagée avant 2040, et à 20% pour les navires dont la construction est engagée après 2040.