

# A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

1 7 <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

## Compte rendu

### Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen de la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique (n° 1502) (*Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure*) ..... 2
- Information relative à la commission..... 38

Mercredi 1<sup>er</sup> avril 2026  
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 36

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de  
Mme Sandrine Le Feur,  
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique (n° 1502) (*Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure*).

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Cette proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique sera examinée dans le cadre des journées transpartisanes de l'Assemblée, les 7 et 8 avril prochains.

Ce texte est cosigné par de nombreux membres de la commission, issus de différents groupes. Les enjeux liés à la décarbonation du transport maritime sont considérables et je me réjouis que ce travail soit proche d'aboutir.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Merci de m'accueillir dans votre commission pour l'examen de ce beau sujet transpartisan.

Près de dix ans après l'adoption de la loi pour l'économie bleue, nous sommes réunis pour examiner une proposition de loi d'initiative transpartisane sur le transport maritime et plus particulièrement sur le développement de la propulsion vélique. Le développement et la structuration d'une filière vélique en France constituent un enjeu à la fois de décarbonation du transport maritime et de souveraineté.

En ce qui concerne la décarbonation, le transport maritime est au niveau mondial à l'origine de 3 % à 4 % des émissions de gaz à effet de serre, un niveau proche de celui du transport aérien ou du numérique. Si ce chiffre peut paraître faible, ces émissions de CO<sub>2</sub> pourraient augmenter de 50 % d'ici à 2050 par rapport au niveau de 2018 si des mesures fortes de réduction de l'empreinte carbone ne sont pas prises, notamment en raison de la hausse constante des volumes de marchandises. Face à l'urgence du dérèglement climatique, le secteur maritime s'est fixé des objectifs très ambitieux, au premier rang desquels la neutralité carbone à l'échelle mondiale d'ici à 2050.

Pour réduire l'empreinte carbone d'une flotte mondiale de près de 100 000 navires dépendant du fioul lourd pour leur propulsion, il existe trois catégories de leviers de décarbonation. La sobriété, d'abord, passe par la réduction de la vitesse des navires, la mutualisation du fret et, d'une manière générale, la réduction des volumes de marchandises. La transition énergétique, ensuite, avec la substitution du fioul lourd par des biocarburants plus durables – ce qui pose des problèmes de partage des usages : moins de 1 % des navires en circulation peuvent aujourd'hui fonctionner avec ces carburants alternatifs, lesquels sont trois à cinq fois plus chers que le fioul. Enfin, la propulsion vélique, qui recourt à de nouvelles technologies pour renouer avec la propulsion des navires par le vent, une pratique vieille de plus de sept millénaires.

L'un des nombreux avantages de la propulsion vélique est que cette technologie peut d'ores et déjà être installée sur des navires existants : la décarbonation de la flotte peut donc commencer sans attendre son renouvellement. Qu'elle soit utilisée à titre auxiliaire ou à titre principal, la propulsion vélique offre de réels gains en réduction de consommation de carburant comme d'émission de CO<sub>2</sub> : de 5 % à 20 % sur les navires existants, de plus de 30 % sur les navires neufs, et jusqu'à 80 % dans le cas d'une propulsion principale.

Il y a donc aussi un enjeu de souveraineté : la propulsion vélique est la seule technologie mature et disponible qui permette de réduire la dépendance du transport maritime aux carburants fossiles.

La France se situe, en outre, à la pointe des technologies et des équipements développés pour assurer la propulsion vélique des navires existants. Elle est également pionnière dans le domaine des voiliers cargo. La filière vélique française s'est construite autour d'une expertise unique, au croisement des savoir-faire développés par la course au large et le nautisme, de la maîtrise des différentes familles de techniques véliques et de l'émergence des néoarmateurs ; elle représente aujourd'hui quatorze équipementiers et seize compagnies maritimes spécialisées, ainsi que trois usines et plus de 1 100 emplois créés depuis 2019, avec la perspective d'en créer encore 4 000 et de répondre à 6 % des besoins en énergie d'ici à 2030.

Cette proposition de loi, très attendue du secteur maritime en France et en Europe, mais également à l'échelle mondiale par l'Organisation maritime internationale (OMI), s'inscrit dans la continuité du pacte vélique signé il y a deux ans entre l'État et l'ensemble du secteur. Ce texte a pour ambition d'accompagner et de soutenir, en phase de démarrage, le développement d'une filière prometteuse pour la décarbonation du transport maritime.

J'en viens au contenu même du texte. L'article 1<sup>er</sup> vise à définir la propulsion vélique et la propulsion vélique principale. Cette définition est le fruit d'un long travail avec les parties prenantes, qui a permis d'aboutir à un consensus, notamment sur le seuil de 50 % retenu pour la qualification de propulsion vélique principale. Attendue par le secteur, cette définition conditionne le fléchage des financements prévus aux articles 2 à 5.

L'article 2 vise à rétablir les exonérations de charges patronales supprimées dans la loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 au bénéfice des armateurs maritimes qui emploient un équipage à bord de navires à propulsion vélique principale. Il s'agit de tenir compte du fait que ces exonérations, créées en 2016 par la loi pour l'économie bleue, faisaient partie du calcul de l'équilibre économique des projets de construction et d'exploitation de voiliers cargo aujourd'hui opérationnels.

L'article 3 étend le dispositif de suramortissement vert aux entreprises d'armement maritime qui opèrent des navires à propulsion vélique.

L'article 4 vise à élargir le périmètre des certificats d'économie d'énergie (CEE) aux actions d'économie d'énergie réalisées par les navires à propulsion vélique. Je défendrai un amendement tendant à transformer ce dispositif en expérimentation d'une durée de trois ans, afin d'en évaluer la faisabilité technique, notamment sur les trajets entre un port français et un port étranger ainsi qu'en outre-mer.

L'article 5 vise à inscrire dans la loi l'existence du fonds de décarbonation du transport maritime, chargé de soutenir l'ensemble de la filière maritime.

Enfin, les articles 6 et 7 étendent le régime fiscal spécifique applicable à certains produits transportés à la voile depuis les départements d'outre-mer, afin d'encourager les filières agricoles ultramarines à recourir à ce mode de transport.

Je vous invite donc à soutenir ce texte.

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Nous entendons maintenant les orateurs des groupes.

**M. Timothée Houssin (RN).** Nous étudions une proposition de loi macroniste sur les cargos à voile à l'heure où des millions de Français ne sont plus en mesure de circuler pour se rendre au travail en raison de l'explosion du prix des carburants et des taxes afférentes, et alors que le gouvernement Lecornu ne prend aucune mesure pour limiter les taxations à la pompe : voilà un fait qui en dit long sur le décalage entre l'agenda de l'Assemblée et les préoccupations des Français. Rappelons que si la transition énergétique, l'électrification et la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> sont une nécessité, elles ne peuvent pas se faire en permanence sur le dos des Français qui ont besoin de leur voiture pour se déplacer et qui n'y arrivent plus. Les taxes sur le carburant représentent plus de 50 % du coût à la pompe, et ce sont 17 centimes par litre qui partent de la poche des seuls automobilistes pour financer les CEE. Ce sont ces mêmes certificats qui financeront en partie la présente proposition de loi.

Cela étant dit, la propulsion vélique est une piste sérieuse pour décarboner le transport maritime. Elle s'appuie sur une filière industrielle française dynamique, qui dispose d'équipementiers, de chantiers navals et d'ingénierie : ce secteur a déjà créé 1 100 emplois sur notre territoire et pourrait en représenter 4 000 d'ici à 2030. Il faut l'accompagner. Ce texte y contribue, raison pour laquelle nous le voterons.

Il reste cependant à nous entendre sur les priorités. Le texte fait en particulier la promotion des navires à propulsion vélique principale, qui sont et resteront probablement une niche. Pour décarboner le transport maritime à court terme, l'avenir semble plutôt se situer dans l'utilisation de la voile comme propulsion auxiliaire, permettant de réduire la consommation de carburant. Notre groupe propose de reconnaître et de promouvoir la notion de propulsion vélique significative à partir de 15 % de l'énergie propulsive. L'enjeu n'est pas seulement de faire émerger quelques navires majoritairement véliques, mais bien d'équiper massivement les flottes. Cette philosophie de bon sens semble d'ailleurs partagée par de nombreux groupes, puisque plusieurs amendements proposent des intitulés et des seuils alternatifs.

Nous soutiendrons ce texte sur le fond, mais, sur la forme, il est symptomatique du macronisme : il repose sur des taxes liées aux CEE, sur des baisses de cotisations sociales des équipages et même sur une baisse des droits d'accises sur le rhum lorsque celui-ci est transporté par voile. C'est encore une de ces usines à gaz dont seule la Macronie a le secret.

Quelques mots, enfin, sur notre empreinte carbone, imputable à plus de 50 % aux produits que nous importons et à leurs conditions de fabrication : il n'y aura pas de baisse des émissions de CO<sub>2</sub> sans relocalisation des productions. Les volumes de fret sont en hausse constante. Des cargos à voile acheminant des produits depuis les pays du Mercosur à faibles normes environnementales, alors que nous pourrions les produire chez nous, c'est toujours un non-sens écologique et économique.

**M. Didier Le Gac (EPR).** Comme le rappelle l'exposé des motifs de la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui, les États se sont fixés, dans le cadre de l'OMI, l'objectif de neutralité carbone du secteur à l'horizon 2050. Il y a donc urgence à développer des filières alternatives à la propulsion fossile. Dans cette perspective, la filière vélique a plus que jamais des atouts à faire valoir.

Alors que le cadre réglementaire demeure conçu pour des navires fonctionnant aux énergies fossiles, ce texte vise à structurer la filière émergente en reconnaissant juridiquement les navires marchands à propulsion vélique. L'urgence est de mobiliser les différents leviers fiscaux et réglementaires pour développer ce secteur et positionner notre pays comme leader dans ce domaine.

Les perspectives concrètes de la filière en France se chiffrent d'ores et déjà à 1,6 milliard d'euros. Trois sites industriels ont été implantés en France en trois ans, seize compagnies maritimes sont dédiées à cette filière, et l'on compte plus de quatorze équipementiers, ainsi que plusieurs milliers d'emplois créés ou en cours de création. Dans ma région, la Bretagne, je ne peux que constater la forte vitalité des acteurs de cette filière pionnière, avec des entreprises comme Grain de Sail, à Morlaix, Towt, développée à Douarnenez et désormais présente au Havre, ou encore Windcoop, à Lorient, qui vient d'ailleurs d'obtenir la semaine dernière un prêt de 28,5 millions d'euros pour la construction du Miraka, premier porte-conteneurs propulsé majoritairement par le vent.

C'est dire combien ce texte intervient à un moment déterminant pour la filière vélique. Ce texte contribue à son essor en proposant deux axes majeurs de développement : la construction de navires entièrement propulsés par le vent et l'équipement de navires motorisés par des systèmes véliques complémentaires. S'agissant de cet équipement complémentaire, de telles installations permettraient de réduire de 50 millions de tonnes les émissions de dioxyde de carbone annuelles. Ne nous y trompons pas : c'est notre engagement sur le vélique complémentaire qui constituera un levier pour développer le vélique principal.

Étendre le régime d'exonération pour les armateurs exploitants, défendre des incitations fiscales en faveur de l'investissement, permettre aux navires véliques de générer des CEE, créer un fonds pour soutenir la transition du secteur : telles sont les principales dispositions de ce texte, que notre groupe soutiendra.

Je ne peux m'empêcher de vous faire part de ma déception concernant l'enveloppe fléchée des crédits carbone issus des revenus du système européen d'échange de quotas d'émission (ETS), destinée à la décarbonation de la filière maritime. Le projet de loi de finances en fixait le montant à 90 millions d'euros ; votée à 70 millions d'euros, elle a encore diminué pour se situer aujourd'hui à 55 millions d'euros. À ce rythme, la décarbonation du secteur maritime risque d'être sans cesse remise aux calendes grecques.

Raison de plus de saisir l'opportunité que représente ce texte, en souhaitant qu'il soit adopté le plus largement possible.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Décarboner le transport maritime est une exigence scientifique, vitale. Maillon essentiel des échanges mondiaux – l'actualité géopolitique nous le rappelle âprement –, le secteur représente à lui seul 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, chiffre qui pourrait atteindre 16 % en 2050 si rien n'est fait. L'objectif de neutralité carbone du secteur en 2050 n'est donc pas négociable, et la France doit peser de tout son poids pour que l'Organisation maritime internationale le confirme définitivement, contre les pressions exercées notamment par M. Trump et malgré le vote de certains États européens. Elle doit aussi montrer l'exemple en tenant les engagements pris il y a maintenant un an sur le fléchage des fonds de la taxe carbone maritime vers la décarbonation du transport maritime, au lieu de les saboter comme cela a été fait dans le projet de loi de finances, puis par le gouvernement Lecornu.

Pour décarboner, les solutions sont multiples. La sobriété, d'abord : consommer moins, produire plus près des lieux de consommation, réduire la vitesse des navires. La transition énergétique, ensuite : remplacer le fioul lourd par des carburants moins carbonés ou par l'électricité. Mais on peut faire mieux, en utilisant des sources d'énergie 100 % décarbonées et 100 % renouvelables – en premier lieu le vent, objet du présent texte sous le nom technique de propulsion vélique. Le vélique supprime les émissions de gaz à effet de serre à la source en diminuant le besoin de carburant lui-même. Sur les navires neufs, c'est jusqu'à 80 % d'émissions en moins. Il peut par ailleurs s'appliquer à des navires existants, en rétrofit, ce qui constitue un atout considérable.

La France a un rôle crucial à jouer. Deuxième territoire maritime du monde, elle compte des armateurs, des chantiers navals et des équipementiers de rang mondial. Pionnière de la propulsion vélique, elle peut compter sur l'expérience de nos championnes et champions de course au large, dont le savoir-faire est utile à ceux qui développent ces projets. Plusieurs néoarmateurs très actifs ont émergé – Towt, Grain de Sail, Zéphyr & Borée. Les solutions techniques sont innovantes : le Nazairien que je suis n'en citera qu'une seule, le gréement SolidSail développé par les Chantiers de l'Atlantique, qui équipe le cargo à voile *Neoliner Origin* ou le plus grand paquebot à voile du monde, l'*Orient Express Corinthian*, en cours d'essais. On ne parle pas ici de petits navires, mais de bâtiments capables de transporter des tronçons de fusée, des engins de chantier, plus de cent passagers : il s'agit donc bien d'une solution de masse, concrète et économique.

Il faut maintenant changer d'échelle. C'est la position que nous avons défendue lors du colloque que j'ai organisé le 25 septembre dernier ici même avec Éric Coquerel et Christine Arrighi, pour passer des 11 navires en opération actuels aux 500 navires visés en 2030 et aux milliers attendus en 2050. C'est également l'occasion de repenser le transport maritime dans son ensemble : le rôle des petits ports de commerce, le lien entre chargeurs, collectivités et armateurs – par exemple sous forme coopérative, à l'image de Windcoop.

Oui au soutien à la filière vélique – à une condition seulement : que ce soutien serve bien la décarbonation réelle et non des effets d'aubaine. Ne créons pas une nouvelle niche fiscale sous couvert de verdissement.

**M. Fabrice Roussel (SOC).** Cette proposition de loi constitue une avancée importante pour la décarbonation du transport maritime et pour le développement d'une filière française d'excellence. Dans un contexte d'urgence climatique et de transformation du secteur, la France dispose d'atouts considérables avec un écosystème d'acteurs innovants déjà engagés dans des solutions concrètes. Des entreprises comme Néoline, Airseas, Wing Sail, Wisamo ou encore Terre Exotique, implantée en Loire-Atlantique, illustrent la diversité et la maturité de cette filière. C'est une véritable source de fierté. À leurs côtés, l'association Wind Ship joue un rôle structurant en fédérant les acteurs industriels et en accompagnant l'essor du transport maritime à voile. Cette dynamique démontre que la propulsion vélique n'est plus une perspective lointaine, mais une réalité industrielle porteuse d'espoir, d'innovation et de souveraineté.

Notre groupe soutient l'ambition de ce texte et a déposé plusieurs amendements pour la renforcer. Nous souhaitons notamment distinguer clairement les navires à propulsion auxiliaire de ceux à propulsion principale, afin de reconnaître à la fois les solutions de rétrofit – essentielles pour décarboner rapidement la flotte existante – et les navires conçus pour recourir majoritairement au vent. Nous proposons également une trajectoire progressive d'intégration de l'énergie vélique – 5 % aujourd'hui et jusqu'à 20 % en 2040 – afin de

concilier ambition environnementale et faisabilité technique tout en donnant de la visibilité aux acteurs économiques.

Nous regrettons que notre amendement sur l'évaluation de l'empreinte environnementale sur l'ensemble du cycle de vie des navires ait été déclaré irrecevable. Une norme expérimentale volontaire, élaborée avec l'Association française de normalisation (Afnor) et attendue d'ici à juin, permettra néanmoins d'intégrer cette approche en analysant les émissions sur l'ensemble du cycle de vie, ce qui constitue un premier pas utile. Je souhaite également saluer le travail de l'institut de recherche technologique (IRT) Jules Verne de Nantes et de ses nombreux partenaires dans le cadre du projet Venffrais pour évaluer les performances et les gains de ces navires.

Nous proposerons par ailleurs d'intégrer la propulsion vélique dans les marchés publics et de renforcer le fonds dédié à la décarbonation du transport maritime, afin de soutenir plus efficacement l'innovation et la structuration de la filière.

Enfin, nous réaffirmons notre opposition à l'extension des exonérations de cotisations sociales prévues à l'article 2, dispositif que nous jugeons coûteux et peu efficace.

Cette proposition de loi offre à la France l'opportunité de s'affirmer comme un leader de la transition maritime vers le zéro carbone. Soutenir la propulsion vélique, c'est faire le choix de l'innovation, de l'industrie et de la transition écologique.

**M. Fabrice Brun (DR).** Le débat sur l'utilisation des surplus de recettes fiscales générés par la flambée des prix du carburant depuis le début de la guerre au Moyen-Orient bat son plein. On peut défendre pour le court terme une remise temporaire de taxes pour faire baisser les prix à la pompe, au moins pendant ce mois d'avril, tout en se projetant sur le temps long de la transition écologique.

Le développement du transport maritime à propulsion vélique répond à des enjeux essentiels : réduire notre dépendance aux énergies fossiles, lutter contre le changement climatique et renforcer notre souveraineté dans un contexte géopolitique incertain. Cocorico, le premier cargo à propulsion vélique est français ! Cette filière d'excellence constitue une opportunité réelle de décarboner la flotte mondiale ; en la soutenant, nous contribuerons à développer en France une industrie à forte valeur ajoutée, et créatrice d'emplois puisque l'on compte déjà 1 100 emplois dans cette filière en France.

Nous devons cependant nous interroger sur le coût et la portée des financements proposés.

Concernant l'article 4 et la mobilisation des CEE, il nous semble que ces derniers doivent rester prioritairement consacrés à la rénovation énergétique des bâtiments – il ne faut pas fragiliser cet effort fondamental. Nous voterons l'amendement de Mme la rapporteure qui limite ce dispositif dans le temps.

S'agissant des incitations fiscales, l'article 3 prévoit des déductions pouvant atteindre 100 % des surcoûts, variables selon la taille des entreprises et la proportion d'énergie vélique utilisée. Si nous en comprenons pleinement la logique, nous plaçons pour un encadrement plus rigoureux : ces avantages doivent être strictement ciblés sur les entreprises réellement engagées dans la filière vélique et calibrés au regard de nos contraintes budgétaires. Il s'agit, non pas de remettre en cause l'ambition du texte, mais d'en garantir la soutenabilité.

Voilà pourquoi, si nous partageons les objectifs de ce texte, nous souhaitons disposer de davantage d'informations sur le coût de ces différentes mesures.

**M. Damien Girard (EcoS).** L'usage direct de l'énergie du vent pour propulser des navires constitue une opportunité majeure pour réduire la consommation de carburant et engager une transformation profonde du transport maritime, qui représente près de 3 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone.

D'une certaine manière, il s'agit d'un retour aux sources : pendant des siècles, la navigation à la voile a permis de commercer et de se déplacer sans énergie fossile. Elle était, par nature, décarbonée. Le basculement vers le tout-pétrole a profondément transformé nos économies, mais il est aussi à l'origine de crises majeures : dérèglement climatique, dépendance énergétique, tensions géopolitiques dont nous mesurons aujourd'hui pleinement à quel point elles peuvent déstabiliser nos sociétés. Revenir en partie à la force du vent, c'est tirer les leçons de cette histoire pour construire l'avenir.

Au-delà de l'enjeu climatique, il y a un enjeu industriel et territorial. Dans le pays de Lorient, un écosystème existe déjà : des entreprises issues du maritime et de la course au large développent des solutions de propulsion vélique, créent de l'emploi et participent à la réindustrialisation. Cette dynamique démontre que la transition écologique peut constituer un levier concret du développement économique local.

Cette proposition de loi va dans le bon sens : elle reconnaît juridiquement la propulsion vélique et prévoit des incitations économiques ciblées. Je veux saluer le travail de la rapporteure et des cosignataires. Mme Christine Arrighi proposera de renforcer l'efficacité de l'article 3 en concentrant les aides sur les acteurs pour lesquels elles sont déterminantes, notamment les petites et moyennes entreprises.

Nous exprimons cependant des réserves sur plusieurs articles. Les dispositifs fiscaux prévus aux articles 6 et 7 sont peu lisibles et risquent de ne pas structurer efficacement la filière tout en coûtant cher aux finances publiques. Leur adossement à des produits alcoolisés envoie, en outre, un signal contradictoire en matière de santé publique. Concernant l'article 2, nous sommes également opposés aux exonérations de cotisations sociales, qui fragilisent le financement de la protection sociale sans garantie d'efficacité. Nous souhaitons la suppression de ces articles.

Malgré ces réserves, le groupe Écologiste et social votera en faveur de ce texte, première étape importante pour soutenir le développement de la propulsion vélique en France, au service du climat, de notre souveraineté énergétique et de l'emploi dans nos territoires.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Je vous remercie d'abord d'avoir réussi à inscrire cette proposition de loi à l'ordre du jour d'une semaine transpartisane. Elle sera la quatrième de la semaine. Il faut qu'elle aboutisse.

Vous avez rappelé, madame la rapporteure, ce que représente le transport maritime international. Si la réduction de vitesse reste le premier pilier de la sobriété, la propulsion par le vent – terme que je préfère à celui de propulsion vélique – constitue une opportunité majeure. C'est une source d'énergie renouvelable, abondante, illimitée et qui ne nécessite aucune transformation pour être exploitée. Cette idée n'est pas nouvelle, mais elle retrouve toute sa pertinence aujourd'hui avec l'émergence d'une filière vélique française. Elle est à la fois une solution concrète de décarbonation et un levier de réindustrialisation pour notre pays.

C'est une dynamique reconnue par l'État, notamment à travers la signature du pacte vélique en 2024.

Force est de constater que, malgré ces engagements, les avancées restent insuffisantes. Les soutenir, c'est tout le sens de la proposition de loi déposée par plusieurs d'entre nous.

La filière repose sur deux piliers complémentaires. D'une part, la propulsion vélique auxiliaire consiste à équiper les grands navires – porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers – de dispositifs utilisant le vent en complément de leur motorisation. Ces navires représentent à eux seuls l'essentiel des émissions du secteur ; même une réduction partielle de leur consommation permettrait d'éviter des millions de tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année. D'autre part, la propulsion vélique principale est portée par des voiliers cargo de nouvelle génération, par les néoarmateurs. Ces projets, souvent à taille humaine, reposent sur des logiques de sobriété, de circuits plus courts et d'ancrage territorial, comme le rappelait Matthias Tavel. Ils dessinent un nouveau modèle maritime, plus durable et plus résilient. Ces deux approches ne s'opposent pas : elles sont complémentaires, et l'objectif de cette proposition de loi est de lever les freins au développement de la filière en les soutenant conjointement.

Le texte comporte plusieurs mesures structurantes. Il vise d'abord à adapter le cadre fiscal, notamment en améliorant le dispositif de suramortissement vert afin de mieux soutenir l'investissement dans les navires à propulsion vélique. Il propose également d'intégrer pleinement aux CEE les trajets maritimes, sur toute leur durée, afin de valoriser les efforts de réduction de consommation réalisés sur les routes France-France et France-étranger. Il s'inscrit enfin dans une réflexion plus large sur le financement de la transition du secteur, en lien avec des recettes issues du marché du carbone européen.

L'ambition est donc claire : faire du transport maritime à la voile un pilier de la transition écologique et industrielle française. Le comité interministériel de la mer (Cimer) a déjà ouvert des perspectives encourageantes. Il nous appartient désormais de les concrétiser.

**M. Jean-Michel Brard (HOR).** Je salue notre collègue Agnès Firmin Le Bodo, qui porte ce texte avec la conviction de ceux qui connaissent le sujet de l'intérieur.

Le transport maritime représente déjà 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre – une part qui pourrait atteindre 17 % à l'horizon 2030 si rien n'est fait. Les carburants alternatifs coûtent quatre fois plus cher que le fioul et ne seront pas disponibles avant une dizaine d'années. La propulsion vélique, elle, est disponible maintenant : c'est une réponse concrète à une urgence qui n'attend plus.

Pourtant, malgré la maturité de la filière, la propulsion vélique n'a aujourd'hui aucune existence en droit français. Armateurs et assureurs naviguent sans boussole juridique, faute de définition. C'est ce vide que cette proposition de loi comble en créant, dans le code des transports, la notion de navire à propulsion vélique. Elle apporte aussi un cadre complet, cohérent et immédiatement opérationnel : suramortissement adapté, exonération de charges, intégration dans les CEE, recettes du marché carbone fléchées vers la décarbonation du secteur.

Dans mon département, cette ambition a déjà un visage. Assemblé en quelques mois aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, l'*Orient Express Corinthian* est le plus grand voilier de croisière du monde – un trois-mâts de 220 mètres, aux intérieurs dessinés par un

architecte français, doté de trois voiles rigides de 1 500 mètres carrés chacune, fabriquées dans le secteur de Vannes. Le mât en carbone, la voile composite, l'ingénierie navale, le design : tout est français, tout est produit ici. Ce premier navire est en train d'être achevé, la livraison à l'armateur étant prévue dans les tout prochains jours. Un deuxième bateau, l'*Orient Express Olympian*, est d'ores et déjà en cours de construction, la livraison étant prévue en 2027. Ce qui se passe à Saint-Nazaire est le reflet d'une dynamique nationale : la filière vélique française compte déjà plus de 1 100 emplois directs, avec un objectif de 4 000 d'ici à 2030 et un marché mondial considérable à conquérir. La France est en position de le capter ; encore faut-il lui en donner les moyens, et c'est précisément ce que fait ce texte.

La propulsion vélique est aussi une réponse de souveraineté. Dans le contexte géopolitique que nous connaissons, où la dépendance aux hydrocarbures s'est rappelée à nous avec brutalité ces dernières semaines, l'usage du vent s'impose comme une évidence. C'est une énergie gratuite, abondante, présente sur tous les océans. Il ne se négocie pas à Rotterdam et ne transite pas par le détroit d'Ormuz.

Pour toutes ces raisons, le groupe Horizons et indépendants votera en faveur de ce texte et appelle à son adoption en commission.

**M. Stéphane Lenormand (LIOT).** À l'échelle mondiale, c'est par la mer que transite l'essentiel du commerce. Or le modèle actuel est sous forte pression : pression environnementale, avec des émissions en hausse, mais aussi économique, car la dépendance du secteur aux énergies fossiles accroît la volatilité des prix et renforce notre exposition aux pays producteurs, au détriment de notre autonomie stratégique. Dans les territoires ultramarins, cette réalité est très concrète : cette dépendance se traduit directement dans le coût de la vie et dans notre capacité à nous projeter vers l'avenir.

Dans ce contexte, les solutions alternatives méritent d'être soutenues, et la propulsion vélique en fait partie. Outre la réduction des émissions, celle-ci permet d'ouvrir de nouvelles lignes depuis les territoires ultramarins et de soutenir la réindustrialisation. Notre pays a la chance de disposer d'une filière industrielle en plein essor. Nous saluons donc ce texte et reconnaissons sa valeur transpartisane.

Nous avons déposé plusieurs propositions pour l'améliorer. Concernant le fonds de décarbonation prévu à l'article 5, l'enjeu est celui de l'efficacité de la dépense publique : sans orientation claire, le risque est que les crédits n'atteignent pas leur cible. Nous avons proposé de renforcer l'ancrage national des projets et d'accorder une part minimale aux PME et aux solutions véliques. Cet amendement n'a pas été retenu, mais nous nous réjouissons que cette préoccupation d'un meilleur fléchage soit émise aussi par d'autres que nous.

Sur l'article 2, les inquiétudes exprimées sur les exonérations de charges sont légitimes dans le débat général, mais nous sommes ici dans le cas très particulier d'une filière industrielle émergente et propre en faveur de laquelle la France a l'opportunité d'agir. Un soutien ciblé et temporaire, permettant aux acteurs d'atteindre une taille critique, est justifié.

En ce qui concerne les articles 6 et 7, nous estimons que, dans un secteur encore très concentré, il est pertinent de tirer la demande pour la propulsion vélique par des incitations concrètes.

Pour renforcer cette dynamique, nous proposons également de mobiliser la commande publique dans les territoires ultramarins et d'étendre l'article 7 aux collectivités

d'outre-mer, dans une logique d'équité. L'article ne vise aujourd'hui que les départements d'outre-mer, alors que les productions de Saint-Pierre-et-Miquelon ou de Polynésie font face à des contraintes similaires. Pour ces territoires, cette incitation permettrait d'exporter vers l'Hexagone des produits locaux à un prix plus avantageux, alors qu'ils sont aujourd'hui traités comme des exportations de pays tiers vers l'Europe. Le coût pour l'État serait marginal, mais le signal envoyé aux économies locales et à la filière serait puissant.

Ce texte est important pour réduire nos émissions, renforcer notre souveraineté et lutter concrètement contre la vie chère dans nos territoires ultramarins.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR).** Avec plusieurs collègues issus notamment de places portuaires françaises, j'ai cosigné cette proposition de loi pour accompagner le développement, certes, mais d'abord pour permettre l'existence même de la marine marchande française à voile. Car le danger est réel.

Paradoxalement, les navires à propulsion vélique principale, c'est-à-dire ce qui se fait aujourd'hui de plus décarboné en matière de transport maritime, sont les grands oubliés des mesures incitatives nationales et européennes de décarbonation des échanges. Résultat : nous avons une flotte marchande qui se décarbone progressivement par des investissements colossaux et de fortes aides publiques françaises et européennes, et nous avons une filière nouvelle, vertueuse car déjà décarbonée, qui est menacée de disparition – alors même que chacun s'accorde à reconnaître son caractère prometteur. Cette proposition de loi entend mettre fin à ce paradoxe.

Ce texte ne prétend pas que la décarbonation du transport maritime passerait uniquement par le vélique – ce qui impliquerait une décroissance considérable des échanges commerciaux internationaux. Il ne suffira pas non plus de mettre une voile sur un navire pour bénéficier des aides proposées ici. Cette proposition de loi entend en revanche donner des outils indispensables pour aider la filière française de la marine marchande à voile à vivre et à se développer. C'est une filière que je connais bien, notamment pour avoir travaillé dans le cadre d'une mission parlementaire sur la décarbonation du transport maritime, et que j'apprécie pour avoir suivi de près l'essor de l'armateur vélique Towt, que je soutiens depuis sa création au Havre.

Nous sommes bien en présence d'une filière maritime industrielle émergente, qui s'appuie sur un savoir-faire français déjà actif et mis en valeur par plusieurs compagnies de voiliers cargo. Cette proposition de loi encourage son développement en adaptant le dispositif de suramortissement vert, en incluant le transport vélique dans les CEE, en développant des aides financières via un fonds dédié financé par le marché carbone européen, en mettant en place un régime fiscal particulier avec un financement compensatoire pour l'État, et enfin en définissant le navire à propulsion vélique principale et auxiliaire.

Je vous invite à voter ce texte sans trop le dénaturer – certains amendements défendent des ambitions qui dépassent largement ses possibilités réelles. Si nous n'aidons pas la filière vélique à se donner un avenir, elle n'en aura pas. Et si je peux me permettre un cocorico, moi aussi : les deux premiers paquebots à voile ont été construits aux chantiers navals du Havre – le Club Med 1 et le Club Med 2 –, et ils sont dépassés aujourd'hui par un autre, construit à Saint-Nazaire : c'est la preuve que nous avons trente-six ans d'avance !

**Mme la présidente Sandrine Le Feu.** Nous en venons à la question d'un autre député.

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** Ce texte semble très orienté vers la navigation transatlantique, par exemple, mais fait l'impasse sur le transport interinsulaire. Notre collègue de Polynésie a souhaité souligner l'intérêt et l'importance des outre-mer, notamment des îles polynésiennes et autres territoires du Pacifique. Dans la Caraïbe, il faut relier la Martinique à la Guadeloupe, mais aussi nos départements dits d'outre-mer aux autres îles de la région, avec lesquelles nous entretenons des relations cordiales. Ainsi, la Martinique est associée à la Communauté des Caraïbes (Caricom). C'est pourquoi je soutiendrai les amendements déposés par Mereana Reid Arbelot. J'espère qu'ils feront l'unanimité.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je vous remercie pour votre soutien, qui illustre la dimension transpartisane de cette proposition de loi.

Sa première ambition est que notre pays soit le premier à définir la propulsion vélique. Cela me paraît essentiel. Vous l'avez tous dit avec vos propres mots, en partant des expériences menées dans vos territoires : la France est pionnière dans ce domaine, et il serait bon que nous le soulignions en adoptant une telle définition. Tel est l'objet de l'article 1<sup>er</sup>.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué un deuxième enjeu, celui de la décarbonation, qui passera non seulement par le développement du vélique auxiliaire, mais aussi par un soutien à la filière du vélique principal. Ce soutien doit se traduire par des exonérations de charges. Je sais que, sur cette question, nous atteignons les limites du travail transpartisan, mais sans ce modèle économique, nous ne pourrions pas conserver nos néoarmateurs ni nos bateaux battant pavillon français. Plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs insisté sur l'enjeu que constituent l'accompagnement et le développement d'une filière économique qui démarre et créera des emplois dans nos territoires. Nous espérons atteindre l'objectif de 4 000 emplois.

Ne nous opposons pas les uns aux autres : si l'objet de ce texte est bien de définir le transport vélique principal, le transport vélique auxiliaire sera le moteur principal de la décarbonation du transport maritime. À ce propos, nous sommes nombreux – presque unanimes – à regretter la baisse de l'enveloppe des recettes issues de l'échange de quotas d'émission, les fameuses ETS, consacrées à cet objectif, mais l'article 5 vise précisément à garantir, par la loi, qu'une partie de ces ETS soit de nouveau affectée à la décarbonation du transport maritime. Ainsi, nous n'aurons plus à nous battre chaque année pour faire respecter ce principe ; notre combat ne portera plus que sur le montant accordé.

Je le répète, l'objectif de cette proposition de loi est d'accompagner le développement de la filière vélique et de faire en sorte que les bateaux concernés continuent de battre pavillon français. Il serait triste de voir nos néoarmateurs s'en détourner. Pour ce faire, nous devons créer un cadre législatif simple – en d'autres termes, éviter l'écueil de la complexité. Nous sommes au début d'une aventure, même si l'histoire est un éternel recommencement, car c'est par la propulsion par le vent que le transport maritime de marchandises a débuté. Accompagnons-le de nouveau !

**Article 1<sup>er</sup> : Définition du navire à propulsion vélique**

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD62 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.*

*Amendement CD47 de M. Timothée Houssin*

**M. Timothée Houssin (RN).** Cet amendement, qui aurait pu être intégré à la discussion commune suivante, porte sur une question largement abordée lors de la discussion générale. Il vise à promouvoir également la propulsion vélique auxiliaire, qui a aussi son importance. Je le retire, de même que les amendements CD48 et CD49, au profit de l'amendement CD51 de la rapporteure, dont l'adoption permettra de satisfaire ma demande.

*L'amendement est retiré.*

*Amendements CD7 de M. Matthias Tavel, CD44 et CD38 de M. Fabrice Roussel et CD51 de Mme Agnès Firmin Le Bodo (discussion commune)*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'amendement CD7 vise à préciser notre exigence en matière de propulsion vélique auxiliaire.

L'article 1<sup>er</sup> apporte une définition bienvenue d'un navire à propulsion vélique, en fixant à 50 % la part minimale de propulsion devant être assurée par l'énergie du vent. Ce taux doit s'appliquer aux navires à propulsion vélique principale, qu'il convient effectivement de soutenir davantage. Pour ce qui est du vélique auxiliaire, je considère qu'il faut fixer aujourd'hui un seuil assez bas, de l'ordre de 5 %, afin d'inciter les armateurs à sauter le pas. Il conviendra cependant de rehausser ce taux dans les années à venir, par paliers de cinq ans, pour que les aides bénéficient à des projets prévoyant des propulsions véliques de plus en plus significatives. À long terme, le seuil de 5 % risquerait en effet de créer des effets d'aubaine profitant à des projets sans grand impact du point de vue industriel ou climatique.

**M. Fabrice Roussel (SOC).** L'amendement CD44 vise à renforcer l'ambition environnementale applicable aux navires à propulsion auxiliaire vélique en prévoyant une augmentation progressive de la part de propulsion assurée par l'énergie du vent. Initialement fixée à 5 %, cette part correspond à un premier niveau d'intégration des technologies véliques ; toutefois, au regard du potentiel de développement de ces solutions et des objectifs de décarbonation du transport maritime, il apparaît nécessaire de définir une trajectoire d'augmentation dans le temps. Nous proposons ainsi de porter cette part à 10 % en 2030, à 15 % en 2035 et à 20 % en 2040, afin de donner de la visibilité aux acteurs économiques et d'accompagner la montée en puissance des capacités industrielles et technologiques de la filière. Une telle progressivité permet de concilier ambition environnementale et faisabilité technique, tout en contribuant à la réduction des émissions du secteur maritime.

Quant à l'amendement CD38, il vise à introduire dans la loi une définition du navire à propulsion auxiliaire vélique, en complément de celle du navire à propulsion principale vélique. Cette distinction répond à la nécessité de prendre en compte deux réalités techniques,

économiques et opérationnelles différentes. D'une part, la propulsion vélique auxiliaire permet d'équiper des navires existants, notamment dans le cadre de rétrofits, et donc de décarboner rapidement la flotte actuelle. D'autre part, la propulsion vélique principale concerne des navires conçus pour recourir majoritairement à l'énergie du vent, ce qui implique des choix de conception et d'exploitation plus structurants.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Mon amendement CD51 vise à introduire un alinéa qui viendrait préciser l'enjeu que vous avez tous souligné. Il convient non seulement d'accompagner le développement de la filière et des néoarmateurs en encourageant la construction de bateaux à propulsion principale vélique, c'est-à-dire de navires où la part du vélique est supérieure à 50 % – cela ne coûte rien de le préciser dans la loi –, mais aussi, parallèlement, de favoriser le développement de la propulsion auxiliaire vélique, qui nous permettra d'assurer la transformation de toute la flotte. Aussi mon amendement vise-t-il à préciser qu'un navire est à propulsion auxiliaire vélique si sa propulsion est assurée à hauteur d'au moins 5 % par l'énergie du vent.

Je demande le retrait des trois autres amendements, faute de quoi je leur donnerai un avis défavorable.

Monsieur Tavel, vous évoquez dans votre amendement des bateaux construits avec une technologie de propulsion vélique auxiliaire. Or l'idée n'est pas de construire de nouveaux bateaux fonctionnant avec un peu de vélique auxiliaire, mais au contraire d'accompagner la transformation de la flotte existante, dont les navires pourraient s'adjoindre une telle technologie. Le mot « construction » ne s'inscrit pas dans cette philosophie, que vous partagez pourtant. Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable à votre amendement CD7.

M. Lecoq a bien dit que l'objectif était de ne pas empêcher le développement du vélique. En réalité, nous voulons tous accompagner de façon parallèle les deux filières, celle du vélique principal et celle du vélique auxiliaire. Pour cette dernière, il suffit d'au moins 5 % de propulsion vélique, car un taux de 5 % sur un gros porte-conteneurs est parfois bien plus efficace qu'un taux de 20 % sur un petit bateau. Il faut aussi faire confiance aux armateurs. Du reste, l'un de vous a évoqué l'étude Venffrais, grâce à laquelle on pourra mesurer les gains réels que tous ces modes de transport permettent de réaliser en matière de décarbonation. Le dispositif que nous mettons en place doit donc rester simple et lisible, d'autant que nous ne visons ici qu'à définir la propulsion vélique ; si nous commençons à introduire des contraintes dès la définition, nous manquerons notre objectif.

Comme je l'ai dit, monsieur Roussel, je donne un avis défavorable à votre amendement CD44, et je vous demande de retirer votre amendement CD38 au profit du mien. Vous parlez de navire « routé » ; pour ma part, je parle de navire « équipé », car l'objectif est bien d'équiper les anciens bateaux de technologies de propulsion vélique.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Madame la rapporteure, je vous donne acte de l'enjeu du rétrofit des navires existants. Ce point mériterait effectivement d'être précisé dans la rédaction de notre amendement, mais cela pourrait se faire en séance, après l'adoption de ce dernier par notre commission.

C'est une bonne chose que de fixer un seuil de 5 %, mais nous faisons tous le pari que la filière vélique va se développer et que ses capacités vont s'améliorer. M. Roussel et moi-même entendons donc augmenter le niveau d'ambition au fil des ans, afin que nous puissions à l'avenir exiger davantage que 5 % de vélique en contrepartie des mesures de

soutien fiscales ou sociales dont nous débattons tout à l'heure. Même si je conviens que la rédaction de mon amendement pourrait être améliorée, je pense qu'il faut dès à présent acter le principe d'une progressivité dans les exigences.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Je soutiens Mme la rapporteure, qui nous a appelés à adopter une définition simple. Cela me semble vraiment important, car nous sommes au début d'une grande aventure, et je pense sincèrement que d'ici à 2040, les bateaux, les carènes et les matériels se seront tellement améliorés que nous arriverons de façon naturelle à de meilleures performances en matière de décarbonation. Il faut vraiment bien cranter les choses et ne pas oublier le vélique auxiliaire, qui est très important et qui nous permettra de faire des économies.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD7, CD44 et CD38.*

*Elle **adopte** l'amendement CD51.*

*Amendements CD42 de M. Fabrice Roussel et CD8 de M. Matthias Tavel (discussion commune)*

**M. Fabrice Roussel (SOC).** Notre amendement CD42 vise à préciser les modalités d'appréciation du seuil minimal de recours à l'énergie du vent. Tel qu'il est rédigé, l'alinéa 3 se focalise en effet sur la conception du navire à propulsion vélique, qui doit permettre une propulsion assurée par l'énergie du vent « à hauteur d'au moins 50 % ». Cependant, l'article reste muet sur la méthode d'évaluation et d'appréciation de ce seuil dans le cadre de la navigation et de la vie du navire. Le risque pourrait être de créer un effet d'aubaine sans s'assurer que les dispositifs avantageux mis en place par cette proposition de loi aboutissent réellement à une réduction de l'utilisation de carburants fossiles dans le domaine maritime. Afin de garantir la portée opérationnelle et environnementale du dispositif, il est donc proposé de retenir une appréciation fondée sur l'exploitation effective des navires, sur une base annuelle moyenne, permettant de lisser les variations liées aux conditions météorologiques et aux itinéraires de navigation.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Notre amendement CD8 s'inscrit un peu dans la même logique que celui de M. Roussel, même s'il est plus proche du texte initial de la proposition de loi. Il est vrai que, dans la rédaction actuelle de l'article 1<sup>er</sup>, on se base uniquement sur la construction du navire. Il nous semble nécessaire de prévoir des « conditions de navigation de référence données », qui seraient fixées par décret. Dans le cas contraire, un navire pourrait avoir été conçu pour le vélique mais fonctionner sans recourir à cette technologie, parce que l'armateur n'y trouverait pas son intérêt économique ou parce qu'il aurait d'autres préoccupations au moment de fixer la route.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je suis défavorable à ces deux amendements, pour les mêmes raisons, même si j'en comprends l'objet.

Du fait de l'adoption de l'amendement CD51, le texte fait désormais référence au vélique auxiliaire. M. Pahun a parlé de filières nouvelles, qui s'inscrivent dans cette démarche.

L'objet de l'article 1<sup>er</sup> est de définir la propulsion vélique ; cette définition fera date et aidera sans doute l'OMI à adopter la sienne. Du reste, le dernier alinéa de l'article renvoie à un décret. Il ne s'agit donc pas de déterminer ici les conditions d'attribution des aides.

Les dispositions que vous proposez relèvent du niveau réglementaire, et donc du décret d'application que je viens d'évoquer et qui précisera notamment les modalités de calcul.

Nous avons bien vu, dans notre travail collectif, qu'il était difficile de trouver un consensus sur ce qu'est le vélique principal. Il n'est donc pas nécessaire de complexifier les choses dès le stade de la définition de la propulsion vélique.

Au demeurant, la question est déjà posée : ceux d'entre vous qui ont participé aux auditions savent que l'étude Venffrais, qui est en cours et qui est financée par le plan France 2030, a précisément pour objectif de doter la filière d'outils de mesure partagés. Il ne fait aucun doute que cette étude sera utile, et même nécessaire, tant nous avons pu voir, lors des auditions, la diversité des outils employés dans cette filière nouvelle. Elle permettra d'inclure dans le décret des dispositions appropriées – j'en suis intimement convaincue, et c'est l'engagement qu'a pris le gouvernement. N'anticipons donc pas les résultats de cette étude, qui est en cours, *a fortiori* dans un article qui ne vise qu'à définir la propulsion vélique.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Encore une fois, je soutiens la rapporteure. Les choses me paraissent assez simples : est à propulsion vélique principale un navire dont la propulsion est assurée à hauteur d'au moins 50 % par l'énergie du vent. C'est déjà un défi de taille !

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements CD9 de M. Matthias Tavel et CD52 de Mme Agnès Firmin Le Bodo (discussion commune)*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'amendement CD9 est un peu plus qu'un amendement rédactionnel : il vise à préciser que le décret d'application doit être pris « en conformité avec les orientations de l'Organisation maritime internationale ». Il fait écho à ce que vous venez de dire, madame la rapporteure : en adoptant ce texte, nous espérons influencer sur ces orientations, tout en reconnaissant que le transport maritime international s'inscrit dans un cadre organisé par l'OMI. Nous avons tout intérêt à ce qu'il n'y ait pas d'opposition entre ces deux niveaux de normes, pour éviter toute incertitude juridique.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** J'aurais presque pu donner un avis favorable à votre amendement, mais son II m'empêche de le faire.

S'agissant du I, j'ai moi-même déposé un amendement CD52, qui est parfaitement rédactionnel et qui vise, comme le vôtre, à remplacer le mot « fixées » par le mot « précisées ».

Quant au II, il est en réalité satisfait par la hiérarchie des normes, car le droit international s'impose au droit national. Il n'est pas nécessaire de le préciser. Le gouvernement doit déjà prendre en compte les orientations définies par l'OMI.

Je vous demande donc de retirer votre amendement CD9 ; à défaut, je lui donnerai un avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement CD9.*

*Elle **adopte** l'amendement CD52.*

*Elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> **modifié**.*

### **Après l'article 1<sup>er</sup>**

*Amendement CD43 de M. Fabrice Roussel*

**M. Fabrice Roussel (SOC).** Il convient d'intégrer la prise en compte de la propulsion vélique dans les marchés publics relatifs à l'acquisition, au renouvellement ou à l'affrètement de navires et de services de transport maritime, dans un contexte de transition énergétique et de réduction des émissions du secteur maritime. Dans le pacte vélique conclu en 2024 entre la filière maritime et le gouvernement, ce dernier s'était engagé à étudier et à favoriser l'intégration des solutions de propulsion vélique dans la commande publique lorsque celles-ci sont techniquement et opérationnellement compatibles avec les besoins des acheteurs publics.

Le dispositif proposé s'inscrit dans une logique de renforcement de la performance environnementale des achats publics, en fondant l'évaluation des offres sur une approche globale de leur impact sur l'ensemble du cycle de vie des navires. Il prévoit ainsi que les critères d'attribution tiennent compte de cet impact environnemental ainsi que, lorsque les conditions techniques le permettent, de la possibilité de recourir à des solutions de propulsion vélique ou de propulsion assistée par le vent. Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du dispositif, notamment les méthodes d'évaluation de l'empreinte environnementale et les conditions d'appréciation de la compatibilité technique et opérationnelle des solutions de propulsion proposées.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Sagesse. Vous l'avez dit vous-même, le gouvernement avait déjà souligné cette nécessité dans le pacte vélique conclu il y a deux ans.

*La commission **adopte** l'amendement.*

**Article 2 :** *Exonération de cotisations sociales pour les entreprises d'armement opérant des navires à propulsion principale vélique*

*Amendements de suppression CD10 de M. Éric Coquerel et CD40 de M. Fabrice Roussel*

**M. Bérenger Cernon (LFI-NFP).** Au prétexte de soutenir la transition écologique, l'article 2 réintroduit en réalité des exonérations de cotisations sociales patronales pour les navires à propulsion principale vélique. Ces dispositifs n'ont jamais démontré leur efficacité, que ce soit chez Total ou à la CMA-CGM. Ces exonérations servent avant tout à financer les dividendes, sans garantir ni l'emploi ni la transformation réelle des modèles économiques. En revanche, leur effet est parfaitement connu : elles affaiblissent durablement le financement de notre protection sociale, qui subit un manque à gagner de près de 80 milliards d'euros par an.

Au-delà de ces considérations, le problème majeur de l'article 2 est l'absence totale de conditionnalité. Il met sur le même plan des acteurs réellement engagés en faveur de la propulsion vélique, qui y ont recours à 70 % ou 80 %, et d'autres qui continuent de fonctionner pour moitié au fioul lourd, l'un des carburants les plus polluants. Cette absence de distinction est non seulement inefficace, mais aussi profondément contradictoire avec les objectifs climatiques affichés. Si nous voulons vraiment soutenir la filière vélique, faisons-le de manière cohérente, en orientant l'argent public vers l'investissement et la transformation écologique réelle !

**M. Fabrice Roussel (SOC).** Nous souhaitons également supprimer l'extension du dispositif d'exonération de cotisations patronales aux navires à propulsion principale vélique prévue à l'article 2.

De l'aveu même de la Cour des comptes, la stratégie fondée sur les allègements généraux de cotisations patronales a atteint ses limites. Ces dispositifs constituent aujourd'hui le premier instrument financier de la politique de l'emploi, représentant près de 40 % de son montant total, soit 179 milliards d'euros en 2022. Cette politique publique est en outre devenue de plus en plus coûteuse au cours de la dernière décennie : entre 2014 et 2024, le montant total des allègements généraux de cotisations patronales du secteur privé a presque quadruplé. Or cette montée en charge budgétaire s'accompagne d'une efficacité de plus en plus contestée. La Cour des comptes souligne que ces allègements généraux ne sont soumis ni à condition ni à contrepartie pour les employeurs qui en bénéficient, ce qui limite leur effet incitatif réel sur l'emploi et les conditions de travail.

Dans ce contexte, l'extension de ces exonérations à de nouveaux secteurs ou types d'activités apparaît contraire à l'exigence de bonne gestion des deniers publics. Elle conduirait à accroître encore le coût d'un dispositif dont l'efficacité économique est de plus en plus discutée, sans qu'aucune conditionnalité environnementale ou sociale renforcée permette de la justifier.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** C'est donc à l'article 2 que le travail transportant atteint ses limites...

Ces mesures d'exonération sociale pour le transport maritime datent de 2016. Elles avaient alors pour objectif de maintenir le pavillon français. Nous pourrions débattre de vos

arguments pendant des heures, mais je peux vous assurer que, sans ces exonérations, il n'existerait plus aujourd'hui de compagnie battant pavillon français. Nous assistons aujourd'hui à la création d'une nouvelle filière, avec des néoarmateurs qui ont besoin d'être accompagnés. Ils construisent des bateaux français et veulent les armer avec des navigateurs français ; or l'expérience récente montre que, sans cette aide, aucun néoarmateur de transport vélique ne pourra envisager de battre pavillon français. Autant se le dire ! Il s'agit ici d'un choix politique. Pour ma part, je trouverais dommage que nous soyons pionniers mais que nous ne puissions pas accompagner la filière jusqu'au bout.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Cette exonération de charges était limitée dans le temps : elle devait s'appliquer de 2016 à 2020. Elle a donc pris fin en 2020, notamment pour l'armateur CMA-CGM, qui paie maintenant des charges salariales. Nous avons cependant maintenu l'exonération pour les câbliers, les ferrys et les navires de service aux énergies marines renouvelables – c'était indispensable si nous voulions garder de l'emploi en Bretagne, en Corse et autour de la Méditerranée. Si les armements à la voile ont commencé à élaborer leurs cahiers des charges en tenant compte de cette exonération, c'est parce qu'ils en avaient vraiment besoin. Cela ne concerne que 150 ou 200 marins pour le moment, ce qui n'est pas beaucoup, mais nous devons leur envoyer un signal. Comme vous l'avez dit, madame la rapporteure, il est vraiment important de garder ces bateaux sous pavillon français.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR).** Je suis, depuis toujours, fondamentalement opposé aux exonérations de charges. Je pense vraiment que nous devrions nous en affranchir. Ces mesures ont enrichi de nombreuses multinationales françaises tout en appauvrissant la sécu. Cependant, elles ont permis à la filière maritime de se construire et aux armateurs de trouver leur équilibre en employant des marins français. Si nous supprimons ces exonérations, ce sera peut-être le coup de grâce : les jeunes marins qui sont en train de se former dans nos écoles maritimes, à Saint-Malo, au Havre ou ailleurs, ne considéreront pas que cette filière a de l'avenir, parce qu'elle n'a pas encore pu le montrer. En d'autres termes, nous tuerions l'oisillon dans l'œuf, ce qui serait dommage. S'il y avait un autre moyen d'accompagner la filière et de soutenir l'emploi français tout en respectant les règles européennes, il faudrait l'inscrire dans la loi, mais pour le moment, nous ne l'avons pas trouvé. Si quelqu'un trouve, je suis preneur, car, je le répète, je suis contre ces exonérations de charges. Je dois cependant me faire violence en soutenant cette idée, pour le moment, jusqu'à ce que nous trouvions autre chose.

**M. Didier Le Gac (EPR).** Chaque année, ce débat revient lors de l'examen du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS), et la bataille est âpre. Pour ma part, je suis toujours de ceux qui défendent ces exonérations de charges. J'entends les arguments de ceux qui y sont opposés : ils seraient acceptables si l'on se limitait au marché intérieur. Or la concurrence entre les armateurs – notamment, demain, entre les armateurs véliques – est mondiale, et elle ne fait que s'accroître. Comme l'a dit Mme la rapporteure, ces exonérations sont un levier pour la compétitivité du pavillon français. Jean-Paul Lecoq a eu raison de rappeler qu'elles permettent de défendre l'emploi des marins français qui sortent de nos écoles nationales supérieures maritimes, au Havre, à Nantes et à Marseille. Sans exonérations de charges, il est clair qu'il n'y aura plus, demain, de pavillon français, ni de marins français, ni d'écoles de marine marchande françaises.

**M. Éric Coquerel (LFI-NFP).** Tout est question de vocabulaire. Pour notre part, nous ne parlons pas de charges, mais de cotisations sociales, qui permettent au système français de sécurité sociale de vivre. C'est dire leur importance !

Que les choses soient bien claires : ce qui nous pose problème, ce n'est pas le fait d'aider un secteur, notamment à faire face à la concurrence internationale – sinon, nous ne serions pas là, en train de soutenir ce texte –, mais la manière dont cela se fait. Ceux qui estiment que le problème vient du coût du travail trouvent toujours des bonnes raisons de s'attaquer aux cotisations, mais si l'on additionne toutes ces bonnes raisons, à un moment donné, il n'y aura plus de système social français. J'entends bien vos arguments, mais nous ne voterons pas cet article, parce que, par principe, nous ne voulons pas mettre le doigt dans un engrenage destructeur. Les partisans des exonérations sont les mêmes qui déplorent le déficit de la sécurité sociale et en déduisent qu'il faut passer à autre chose. Or, si le régime est en déficit, c'est parce qu'on organise ce déficit : quelque 80 milliards d'euros d'aides sont versés chaque année aux entreprises sous la forme d'exonérations de cotisations sociales. Bien que notre groupe tienne particulièrement à aider les navires de commerce à propulsion vélique, il désapprouve le fait que cette aide passe par des exonérations de cotisations, pour les raisons de fond que je viens d'exposer.

*La commission **rejette** les amendements.*

*L'amendement CD48 de M. Timothée Houssin a été **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD53 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 2 **modifié**.*

**Article 3** : *Extension du dispositif de suramortissement vert aux navires à propulsion vélique*

*Amendements CD11, CD13 et CD12 de M. Matthias Tavel (discussion commune)*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'article 3 concerne un dispositif de soutien fiscal à l'investissement, le suramortissement vert. Nous sommes favorables au principe car c'est sans doute la manière la plus utile d'encourager le développement la filière vélique. En soutenant l'investissement, on stimule les commandes par les armateurs, *au minimum* pour des équipements et au mieux pour le navire, lesquelles déboucheront sur des emplois industriels.

Toutefois, s'agissant des taux, il nous semble nécessaire, d'une part, de différencier le soutien à la propulsion principale de celui à la propulsion auxiliaire ; d'autre part, de les revoir à la baisse car ils sont exagérément généreux. L'enthousiasme du soutien à la

propulsion vélique ne doit pas nous dispenser d'être vigilants en raison du coût pour les finances publiques et du risque d'effet d'aubaine.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** L'article 3 a pour objet d'étendre au vélique le suramortissement vert, qui existe déjà. Nous aurions pu être tentés d'aller plus loin mais le coût pour les finances publiques aurait alors été excessif.

Par ailleurs, toute modification relèverait du projet de loi de finances.

Ensuite, il ne faut pas opposer le développement d'une filière autour du vélique principal, avec l'émergence de néoarmateurs, et celui du vélique auxiliaire. Nous avons besoin des deux, notamment parce que le vélique auxiliaire, grâce aux volumes de marchandises transportées et de CO<sub>2</sub> économisé, est indispensable pour atteindre plus rapidement l'objectif de décarbonation de la flotte en 2050.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Nous ne sommes absolument pas opposés au développement ni au soutien au vélique auxiliaire – j'ai évoqué précédemment le grément développé par les Chantiers de l'Atlantique et les projets de rétrofit des navires.

Mais en l'occurrence, aux termes de l'article 3, un navire équipé de 5 % de vélique peut bénéficier d'un suramortissement supérieur à un navire dont 50 % de la propulsion serait décarbonée mais non vélique. On ne peut pas donner le sentiment qu'un peu de vélique est plus avantageux que 50 % de décarbonation par d'autres moyens. On a besoin de tenir les deux bouts de la chaîne. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'ajuster les taux.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** C'est bien le transport vélique qui est le plus décarboné. Mais, si nous voulons accroître les volumes, il ne faut pas négliger les autres modes de propulsion – le GNL ou d'autres que l'on ne connaît pas encore –, dont nous aurons besoin. L'ajout d'auxiliaires véliques ne suffira pas à décarboner un gros porte-conteneurs.

Ne nous tirons pas une balle dans le pied en complexifiant le dispositif et en opposant les divers modes de propulsion.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD11 et CD13 puis elle **adopte** l'amendement CD12.*

*Amendements CD14 et CD15 de M. Matthias Tavel (discussion commune)*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'amendement CD14 vise à réserver le dispositif aux équipements produits en France. L'argent des Français ne doit pas servir à subventionner l'achat auprès de fournisseurs étrangers. C'est un principe de bonne gestion des deniers publics.

L'amendement CD15 est un amendement de repli puisque seraient éligibles uniquement les équipements produits dans l'Union européenne. Il est temps pour les apôtres de la préférence européenne de passer aux actes.

On sait que des chantiers navals et des équipementiers hors de l'Union européenne se positionnent sur le créneau du vélique – on a parlé du cargo *Neoliner Origin*, construit en

Turquie, à l'exception du gréement. Tout ce qui peut faciliter et encourager le maintien et le développement de l'industrie nationale, ou européenne, est bienvenu.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Sur le fond, on ne peut qu'être d'accord.

Sur la forme, inscrire dans la loi dès à présent la préférence française pour la fabrication des navires affaiblirait la filière avant même qu'elle soit créée. Les auditions ont mis en lumière l'excellence française dans le domaine des équipements. Mais, on ne peut que le regretter, ce n'est pas le cas à l'heure actuelle pour la construction du bateau. Cela n'interdit pas à nos chantiers navals d'y remédier à l'avenir.

Dans le souci d'accompagner le développement de la filière, je présente un amendement qui vise à réserver les aides liées aux CEE (certificat d'économie d'énergie) ou aux ETS (quotas d'émission) aux bateaux battant pavillon français.

La filière est assez mature pour s'engager à faire le maximum pour s'équiper avec du matériel français. Pour ce qui est du bateau en tant que tel, ce n'est pas possible. Outre la Turquie, on pourrait mentionner le Vietnam où sont implantés les chantiers Piriou. Ce n'est qu'en soutenant le développement de la filière que nous pouvons espérer voir un jour des bateaux construits en France.

En conséquence, mon avis est défavorable.

**M. Éric Coquerel (LFI-NFP).** Les amendements ne concernent pas la construction des bateaux mais les équipements. La différence est essentielle parce que la France est, pour des raisons historiques, leader en matière de recherche et développement dans le domaine de la propulsion vélique – tant pour le routage, que la voile, le mât, etc.

Madame la rapporteure, vous nous invitez à ne pas restreindre la liberté de la filière au moment où elle est créée. Si l'on veut adjoindre à la recherche et développement un projet industriel, les aides qui sont allouées doivent amener les différents acteurs à se tourner vers une production industrielle en France. Sinon, il se passera ce qu'il s'est passé avec les éoliennes en mer : dès lors que la production a été arrêtée en France, les Espagnols se sont emparés du marché avec Gamesa et en sont devenus leader.

Je souhaite que le développement de la filière couvre de la recherche et développement jusqu'à la production. Il me semble donc décisif que les aides soient destinées à ceux qui viennent en France.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR).** Je suis favorable à la réouverture des chantiers navals du Havre dans les six mois qui viennent. Tous les arguments que nous avons fait valoir pour empêcher leur fermeture sont repris dans la discussion ici. Nous avons notamment souligné le fait que notre pays abandonnait la capacité à créer et à alimenter ses différentes flottes, pas seulement la marine marchande.

Il ne sera pas possible de le faire en six mois mais il serait possible de rouvrir – les cales sont là, les infrastructures n'ont pas totalement été effacées du port du Havre – si une dynamique se mettait en place et si la fabrication de notre flotte sur notre territoire était considérée comme stratégique – c'est le cas pour la flotte militaire et nous ne sommes pas mauvais.

Je m’abstiendrai sur ces amendements même si j’en partage l’objectif car j’en mesure l’infaisabilité pour l’instant, à moins qu’une décision très forte, sur laquelle notre rapporteure pourrait peser, de réouverture des chantiers navals soit prise.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Nous disposons déjà des outils. Ce sont les Chantiers de l’Atlantique qui viennent de construire l’*Orient Express Corinthian*, qui est un bateau extraordinaire, et je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas en construire d’autres.

La proposition de loi a pour but de motiver les armateurs à aller vers le transport vélique.

Nous avons une avance certaine par rapport à d’autres pays sur la fabrication des mâts, des voiles, des équipements, avance dans laquelle la course au large et ses acquis ont joué un rôle.

Le texte incitera peut-être les armateurs à construire en France. On sait le faire. Ce sera intéressant pour eux grâce au fléchage des CEE et des ETS vers la propulsion vélique. Je suis emplí de l’espoir de voir des navires à voile construits en France.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je le répète, le suramortissement s’applique au voilier dans son ensemble, pas aux seuls équipements donc votre amendement ne fonctionne pas. On ne sait d’ailleurs pas définir ce que sont les équipements – et il serait sans doute dangereux de le faire dans la loi.

Nous voulons tous que les bateaux soient construits en France – la filière en rêve – mais pour l’instant, ce n’est pas possible. Ne perdons pas de vue que l’objet de la proposition de loi est d’accompagner l’émergence d’une filière et de contribuer à la décarbonation du transport maritime. Il y a bien sûr d’autres enjeux, qui relèvent de choix stratégiques. Le vote du texte, la semaine prochaine je l’espère, sera un déclic. Je n’ai aucun doute sur la dynamique qu’il va enclencher.

*La commission **adopte** l’amendement CD14.*

*En conséquence, l’autre amendement **tombe**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD54 et CD55 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.*

*Amendement CD16 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Il s’agit d’un amendement de coordination juridique, qui prolonge jusqu’en 2030 l’éligibilité au suramortissement du vélique et de l’ensemble des modes de décarbonation.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** L’article 3 n’est que la transposition au vélique de ce qui existe et de ce qui est faisable. Il convient de rester dans cette épure pour qu’il soit applicable. En outre, la proposition de loi n’est pas le cadre approprié pour les modifications que vous souhaitez introduire ; cela relève du PLF.

Même si on peut en partager la philosophie, l'amendement que nous venons d'adopter n'est pas davantage applicable car il méconnaît le dispositif de suramortissement.

*La commission rejette l'amendement.*

*L'amendement CD49 de M. Timothée Houssin a été retiré.*

*Amendement CD29 de Mme Mereana Reid Arbelot et sous-amendement CD63 de M. Éric Coquerel*

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** L'auteur de l'amendement constate, dans les territoires d'outre-mer, notamment du Pacifique, la grande dépendance du transport de passagers et de marchandises au transport maritime. Pourtant elle note que le dispositif de l'article 3 ne fait pas de distinction selon les usages des navires concernés.

Elle propose donc d'instaurer une majoration supplémentaire pour les navires à propulsion vélique affectés à des liaisons régulières entre îles ou archipels dans les collectivités ultramarines.

J'insiste sur le transport interîles, qui est une réalité ultramarine. Je regrette que l'amendement CD31 ait été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution. Il proposait une expérimentation qui aurait permis d'explorer le potentiel de la propulsion vélique en outre-mer.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je suis défavorable à l'amendement et au sous-amendement.

Le texte s'applique évidemment aux outre-mer. Les navires qui y sont affrétés pourront bénéficier du suramortissement majoré soit lorsqu'il s'agit de navires à propulsion principale vélique, soit lorsque les coûts sont supportés par une PME ou une TPE. Votre amendement est donc satisfait.

Vous déplorez le silence de la proposition de loi sur le transport interîles mais elle a pour objet de développer la filière, pas de définir les routes qu'elle doit emprunter. Si elle peut accompagner l'essor du vélique pour les liaisons interîles, dont acte, mais ce n'est pas à la loi de le décréter.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** M. Nadeau a raison, il faut soutenir le transport vélique vers les DOM-TOM et entre eux, ainsi qu'en Polynésie car les régimes de vent y sont très favorables – la propulsion par la voile ne sera pas possible sur toutes les mers du globe. Mais la proposition de loi va déjà dans ce sens. Il n'est pas nécessaire de la complexifier. J'espère que le fléchage des CEE et des ETS dont nous parlerons un peu plus tard nous aidera à développer ce type de liaisons. Nous devons vraiment mettre le paquet et prouver la réussite du vélique.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR).** Il n'est pas évident que les liaisons interîles en Polynésie soient éligibles aux CEE et aux aides. Certaines aides de l'Union européenne ne concernent ainsi que l'international.

Il n'est pas question de définir les routes, madame la rapporteure, mais de coller aux usages. Il faut l'avoir en tête lorsqu'on réfléchit à la création d'une filière : il faut tenir compte des usages, de l'exploitation, et pas seulement penser à la construction, Mereana Reid Arbelot a raison de le rappeler. N'oubliez pas que la Polynésie est aussi grande que l'Europe et que les vents y sont favorables – les essais nucléaires l'ont montré.

**M. Didier Le Gac (EPR).** Je viens en renfort de la rapporteure : qui peut le plus peut le moins. Gardons-nous d'être trop précis dans la loi au risque d'en restreindre la portée. Ce serait contre-productif. Il est question dans le titre d'accélérer le transport maritime. Il n'est pas besoin de préciser de quel type de transport il s'agit.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Monsieur Lecoq, je vous remercie de vous être fait violence sur l'exonération de charges. Nous essayons de penser un peu aux usages. Nous souhaitons notamment que les bateaux battent pavillon français et emploient des marins français.

Les CEE concernent les bateaux allant de port français à port français et de port français à port étranger, ce qui couvre l'interîles en outre-mer. C'est assez parlant, sans qu'il soit besoin de préciser.

Il n'y a rien de pire dans une loi que de lister car on oublie forcément des choses. Si on commence à faire une liste, on exclut.

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** L'amendement s'appuie sur l'expérience des députés ultramarins. Très souvent, l'outre-mer et un impensé, un oublié. Vous le savez, certaines dispositions qui le concernent sont adoptées par ordonnances.

Quant aux mesures d'ordre réglementaire, nous les connaissons. Qu'on le veuille ou non, elles donnent l'impression d'un traitement à part, qui nous semble relever – je sais que certains n'aiment pas le terme – d'une forme de colonialité.

L'auteure de l'amendement a raison d'insister, même si c'est redondant, mais c'est une manière de s'assurer que les outre-mer ne soient pas oubliés. Je rappelle la réalité de la géographie cordiale, comme dirait Aimé Césaire, dans la Caraïbe. N'est-ce pas un élément important, de nature à favoriser le développement de ce mode de propulsion, que de faciliter le transport interîles, que ces îles relèvent de l'État français ou pas ?

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je refuse d'engager un débat, en particulier sur le mode que vous avez choisi.

Les liaisons interîles ne concernent pas que l'outre-mer. Pourquoi pas la Bretagne ? Ce n'est absolument pas l'objet de la proposition de loi, qui est de permettre à tous les acteurs du territoire français de bénéficier d'un soutien.

En outre, les articles 6 et 7 visent à accompagner les territoires d'outre-mer pour encourager le développement du transport vélique. Les procès d'intention n'ont pas leur place.

*La commission rejette le sous-amendement puis l'amendement.*

*Amendement CD46 de Mme Christine Arrighi*

**M. Nicolas Bonnet (EcoS).** L'amendement vise à cibler la dépense fiscale sur les entreprises qui ont le plus besoin d'être accompagnées pour engager la transition vers la propulsion vélique. Pour éviter les effets d'aubaine, il est donc proposé d'exclure les grands groupes multinationaux, qui bénéficient déjà d'un régime fiscal spécifique.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Votre amendement est satisfait par le premier alinéa de l'article 39 *decies* C du code général des impôts qui exclut les entreprises de transport maritime dont les résultats sont imposés selon le régime de la taxation au tonnage prévue à l'article 209-0 B du même code. Donc demande de retrait, à défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission adopte l'amendement de coordination CD56 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.*

*Elle adopte l'article 3 modifié.*

**Article 4 :** *Extension du champ des certificats d'économie d'énergie aux navires à propulsion vélique*

*Amendement CD32 de Mme Liliana Tanguy et amendements identiques CD57 de Mme Agnès Firmin Le Bodo et CD45 de M. Jimmy Pahun (discussion commune)*

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** L'amendement CD57 tend à transformer le dispositif prévu à l'article 4 en une expérimentation afin de s'assurer de la faisabilité de la délivrance de CEE pour des trajets maritimes extraterritoriaux réalisés par des navires à propulsion vélique. Je demande le retrait de l'amendement CD32 au profit du mien et de celui, identique, de M. Pahun.

*La commission rejette l'amendement CD32 puis elle adopte les amendements identiques.*

*En conséquence, l'article 4 est ainsi rédigé et les autres amendements portant sur l'article tombent.*

**Article 5 : Fonds pour la décarbonation du transport maritime**

*Amendement CD19 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'article 5 concerne le fléchage des quotas d'émission carbone des armateurs vers le transport maritime. Il faut rappeler l'engagement pris par le Premier ministre Bayrou à Saint-Nazaire de flécher 90 millions dès cette année, engagement qui n'a pas été tenu dans le PLF – ni dans le projet initial, ni dans la version imposée par 49.3, qui est bien en deçà du montant promis. Depuis, on note dans l'exécution du budget la disparition de certains crédits et la tentative de transformer les aides en avances remboursables, à telle enseigne qu'il ne reste pas grand-chose des engagements qui avaient été pris. L'article 5 est donc bienvenu pour permettre au Parlement de réaffirmer sa volonté de voir les produits de la taxe carbone maritime financer la décarbonation du transport maritime.

Nous présentons une série d'amendements pour préciser les priorités du fonds pour la décarbonation du transport maritime, au premier rang desquels le soutien au vélique, puisque, vous l'avez dit, ce mode de décarbonation permet de réduire à la source le besoin en carburant.

Dans le même esprit que celui que j'ai défendu à l'article 3, l'amendement vise à préciser que le soutien à la décarbonation s'adresse à la filière maritime française et à son industrie sur le territoire national. L'argent public ne doit pas servir à subventionner des projets à l'étranger.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je le répète, l'article 5 vise à inscrire dans la loi que tout ou partie de crédits alloués dans le cadre de l'ETS doivent financer la décarbonation du transport maritime. Dans un monde idéal, nous aimerions qu'ils permettent d'accompagner tous les modes de décarbonation et que ces derniers soient développés en France. Or force est de constater que ce n'est pas toujours possible. Doit-on, pour autant, renoncer à aider les entreprises qui souhaitent avoir recours à ces solutions ? Je ne le crois pas : il nous faut accompagner toutes les entreprises françaises qui souhaitent décarboner leur mode de propulsion.

Je partage néanmoins votre philosophie. J'ai donc déposé un amendement visant à réserver cette aide aux bateaux battant pavillon français, parce qu'il me semblait important de cranter une avancée en ce sens, mais, en l'état actuel des choses, le vôtre ne permettrait malheureusement pas d'accompagner la décarbonation du transport maritime, à laquelle nous aspirons tous.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CD59 de Mme Agnès Firmin Le Bodo*

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Comme je l'indiquais à l'instant, je propose de réserver le versement des fonds aux navires battant pavillon français.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CD21 de M. Éric Coquerel*

**M. Éric Coquerel (LFI-NFP).** Lorsque nous avons auditionné les armateurs français, nous avons évoqué le fonds pour la décarbonation du transport maritime, en nous demandant comment faire en sorte que les investissements en faveur de la propulsion vélique soient placés en haut de la pile – car ce mode de décarbonation nous apparaît comme le plus vertueux, raison pour laquelle cette proposition de loi a été déposée.

La rédaction retenue par la rapporteure prévoit que l'ensemble de la filière soit soutenu, « y compris » la propulsion vélique. Cela me semble paradoxal, car, dès lors qu'on consacre un texte à une technologie, c'est dans l'idée d'en faire une priorité. N'étant pas en mesure de vérifier l'assertion des armateurs selon laquelle les critères d'attribution du fonds pour la décarbonation garantissent que les financements iront prioritairement à la propulsion vélique, je préfère, pour sécuriser les choses, que l'article 5 dispose explicitement que celle-ci bénéficiera « en priorité » du fonds – ce qui n'exclurait en rien les autres modes de décarbonation.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Nous avons effectivement évoqué cette question au cours des auditions. Je suis plutôt défavorable à votre amendement.

Encore une fois, le but est d'accompagner tous les modes de décarbonation du transport maritime, afin d'atteindre l'objectif de zéro émission nette de carbone en 2050. La filière du transport maritime est d'ailleurs une des rares à s'être fixée un objectif aussi ambitieux. Pour l'atteindre, nous voulons flécher les produits de l'ETS vers la décarbonation. Il s'agit d'accompagner le développement d'une filière qui est en train de se créer, que ce soit en soutenant les néoarmateurs qui construisent des cargos naviguant principalement à la voile ou en développant la propulsion vélique auxiliaire, qui sera une source de décarbonation importante.

Mais il est aussi possible que, dans les années à venir, la recherche, particulièrement dynamique dans ce domaine, permette de développer des modes de décarbonation tout aussi productifs que la propulsion vélique. L'usage du terme « en priorité » pourrait ainsi conduire à obérer l'émergence de nouvelles technologies.

S'il me semble important d'affirmer que le transport vélique entre dans le champ d'attribution des crédits issus de l'ETS, la mention « y compris » me semble donc à la fois nécessaire et suffisante. Veillons à ne pas créer de concurrence entre les modes de décarbonation et à ne pas exclure des technologies qui pourraient un jour se révéler aussi performantes, voire davantage, que la voile.

**M. Éric Coquerel (LFI-NFP).** Si nous examinons une proposition de loi consacrée à la propulsion vélique, c'est précisément parce que nous estimons que c'est le plus vertueux des modes de décarbonation aujourd'hui disponibles, notamment parce que, contrairement aux carburants alternatifs, il se suffit à lui-même et n'a pas besoin d'électricité pour être produit. Si un autre mode de propulsion, encore plus vertueux, devait émerger plus tard, comme vous l'imaginez, nous déposerons un nouveau texte pour le soutenir.

Dès lors que les acteurs du secteur sont d'accord pour que le fonds soit alloué en priorité à la propulsion vélique – c'est ce que j'ai cru comprendre de l'audition des armateurs – pourquoi ne pas l'inscrire dans la loi ? Il me semble que votre argument ne tient pas.

**M. Mickaël Cosson (Dem).** Pour illustrer les propos de la rapporteure, plusieurs solutions concrètes sont en cours de développement en Bretagne.

Nous travaillons par exemple depuis plusieurs années à la conception de barges à hydrogène vert, que les mytiliculteurs pourront utiliser à mesure qu'ils renouvelleront leur flotte. Un appel à projets a été lancé à l'échelle régionale et cette technologie pourra ainsi voir le jour demain – certains peuvent être dubitatifs, mais, pendant ce temps, il y a des gens qui travaillent, qui innovent et qui trouvent des solutions plutôt que des problèmes.

Dans les prochains jours sera aussi lancé un projet d'obtention de biocarburant par liquéfaction de gaz. Certains pêcheurs de la baie de Saint-Brieuc pourront ainsi, en première mondiale, faire fonctionner leur flotte avec du biocarburant – pas pour la pêche au large, bien entendu, mais pour des sorties d'une journée.

Ces innovations, qui sont le fruit de conceptions et de technologies françaises, apportent des solutions aux problèmes que rencontrent certains travailleurs maritimes. N'accordons pas une priorité qui exclurait celles et ceux qui travaillent depuis des années pour décarboner la filière.

**M. Didier Le Gac (EPR).** Les tables rondes et auditions que nous avons organisées ont montré qu'il ne faut surtout pas opposer Armateurs de France et la filière émergente du vélique. Il ne faut pas réserver les crédits de l'ETS « en priorité » au vélique. Ces fonds sont collectés par les armateurs et les transporteurs de passagers, qui sont par exemple contraints de facturer 6 euros supplémentaires à chaque passager traversant la Manche – auxquels s'ajoutent 12 euros par véhicule. Si nous adoptons votre amendement, les transporteurs seraient pénalisés, parce qu'ils devraient appliquer et collecter une surtaxe dont ils ne percevraient pas le bénéfice. Il n'y a pas lieu d'établir de priorité entre l'un ou l'autre : tous contribuent à faire fonctionner l'économie maritime.

En revanche, nous pouvons tous regretter le feuilleton des crédits carbone. Le gouvernement avait initialement évoqué une enveloppe de 90 millions, dont 20 millions d'avances remboursables ; ce montant a ensuite été réduit à 70 millions ; aux dernières nouvelles, il ne serait plus que de 55 millions. C'est surtout cela que nous devrions dénoncer.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Notre amendement vise non pas à exclure les autres modes de décarbonation, mais simplement à accorder une priorité à la propulsion vélique : il ne s'agit pas d'opposer, mais de hiérarchiser. Vous venez de souligner, collègue Le Gac, que l'enveloppe des crédits carbone a déjà baissé de près de moitié. Or moins il y a d'argent, plus la question de la hiérarchisation se pose. Si nous ne voulons pas qu'elle soit faite par d'autres, il est plus sage de l'inscrire dans la loi.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** M. Coquerel a lui-même employé le mot « aujourd'hui ». Or nous faisons la loi non seulement pour aujourd'hui, mais aussi pour l'avenir. L'article 5 fait de l'ETS un instrument de subventionnement de la décarbonation du transport maritime, en précisant que l'ensemble de la filière, « y compris le vélique », est éligible au fonds. En cela, nous respectons bien notre objectif.

Vous voulez prioriser un mode de décarbonation plutôt qu'un autre ; j'estime qu'il ne faut pas entrer dans ce débat. L'enjeu est d'accompagner la décarbonation, de soutenir la filière vélique et de favoriser le développement de la voile comme mode de propulsion auxiliaire. C'est ce que nous faisons avec l'exonération de charges, le suramortissement, les CEE et le fonds de décarbonation – c'est déjà un grand pas. En revanche, il ne nous revient pas de faire l'impasse sur des techniques que la recherche pourrait faire émerger à l'avenir ni d'établir des priorités.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CD20 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Le fonds de décarbonation, tel qu'il a été conçu par les différents acteurs de la filière, inclut non seulement le soutien à la décarbonation de la flotte, mais aussi l'accompagnement des infrastructures portuaires, ce qui manque actuellement à l'article 5. Nous proposons donc d'en étendre le bénéfice à la modernisation des infrastructures portuaires.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je veux bien qu'on aide les ports à se décarboner en leur accordant des crédits issus de l'ETS – les infrastructures portuaires en seraient certainement assez satisfaites –, mais cela supposera de supprimer des aides qui pourraient soutenir directement le développement de la filière, donc la décarbonation du transport lui-même. Soyons vigilants sur ce point, qui n'est pas complètement neutre à l'heure où nous nous battons pour que l'enveloppe ne baisse pas trop.

Dès lors que des cargos voiliers circulent, les conditions sont mises en œuvre pour les accueillir : c'est dans l'intérêt des ports. En outre, quelles seraient précisément les infrastructures concernées ? Je comprends la finalité de votre amendement, mais je ne suis pas sûre qu'il soit le bon vecteur pour atteindre votre objectif. Pour être rapporteure de la mission d'évaluation de la compétitivité des ports français, je ne suis pas certaine, à titre personnel, qu'il faille financer ces travaux, que les ports ont tout intérêt à réaliser, par les crédits de l'ETS.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Je me réfère au plan stratégique de décarbonation du maritime, signé et défendu par Armateurs de France, le Groupement des industries de construction et activités navales, et l'Union des ports de France, c'est-à-dire par les trois principaux acteurs du secteur, qui font état d'une position commune, que nous traduisons en quelque sorte par ce texte : les crédits de l'ETS doivent financer la décarbonation sur l'ensemble du spectre.

Si vous voulez de l'hydrogène, des e-carburants et des bateaux qui utilisent les branchements à quai, il faut bien que les investissements portuaires soient faits : si les ports ne sont pas capables de recevoir ces navires, cela posera un petit souci.

Vous évoquez la taille de l'enveloppe et son partage. Pardon, mais vous appartenez à la majorité – si tant est qu'elle soit majoritaire – qui a laissé passer le PLF et soutient un gouvernement qui, mois après mois, rabote les crédits fléchés vers la décarbonation du transport maritime. Je comprends que votre position soit délicate et qu'elle vous incite à soutenir le vélique au détriment du reste parce que le gouvernement ne nous permet pas de

faire autre chose, mais, pour ma part, je suis dans l'opposition et j'estime que le gouvernement fait une erreur en agissant ainsi. Permettez-nous de vouloir être plus ambitieux que ne l'est le gouvernement actuel.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Il me semble que votre amendement est satisfait, car les financements issus de l'ETS sont destinés à soutenir tous les moyens de décarbonation, dont la transformation des ports – notamment l'électrification des quais, qui est une source d'économie énorme.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Vous m'accusez de vouloir soutenir le vélique au détriment du reste. Il me semble que je viens de prouver l'inverse en m'opposant à ce que le transport vélique soit subventionné « en priorité ». Pardonnez-moi de souligner cette contradiction, mais vous voulez que le transport vélique soit soutenu « en priorité » tout en demandant que les infrastructures portuaires le soient également. En définissant un ordre de priorité, nous empêcherions non seulement de nouveaux modes de propulsion de se développer, mais aussi certains projets matures d'être aidés s'ils ne répondent pas aux critères. Ce n'est pas à la loi d'établir la hiérarchie.

M. Pahun a par ailleurs raison de souligner que votre amendement est satisfait, puisque les crédits de l'ETS pourront effectivement bénéficier aux infrastructures portuaires. Je vous demande donc de le retirer.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte l'amendement rédactionnel CD60 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.*

*Amendement CD41 de M. Fabrice Roussel*

**M. Fabrice Roussel (SOC).** Nous souhaitons renforcer le rôle du fonds pour la décarbonation du transport maritime, dont le montant n'est effectivement pas à la hauteur des attentes, afin d'accompagner plus efficacement la transition écologique du secteur. Face aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone à l'horizon 2050, le transport maritime doit engager des transformations profondes, tant en renouvelant les navires qu'en adaptant la flotte existante et qu'en développant de nouvelles technologies de propulsion décarbonée, dont la propulsion vélique.

L'amendement précise ainsi les missions du fonds en identifiant les principaux leviers d'action, notamment le soutien à l'investissement, leetrofit des navires existants et le déploiement de solutions innovantes. Il intègre également – j'insiste sur ce point – une logique de performance environnementale globale, fondée sur l'analyse du cycle de vie des projets soutenus.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je suis défavorable à tous les amendements qui visent à décrire ou à préciser les modalités de mise en œuvre du fonds, qui relèvent du décret en Conseil d'État prévu au troisième alinéa de l'article. Il ne nous revient pas d'entrer dans ce niveau de détail. C'est certes frustrant, mais nous pourrions demander au ministre qui sera au banc, quel qu'il soit, de nous associer à la rédaction du décret ou au

moins de nous informer de l'avancée des travaux. Nous pouvons aussi faire confiance aux principaux intéressés pour être vigilants sur ce point.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Les efforts de décarbonation que fournit le secteur du transport maritime sont tout à fait notables : l'objectif de neutralité carbone en 2050 est un but sacrément ambitieux, vers lequel on tendait, jusqu'au début de l'année et au retrait des États-Unis de toutes les initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre en cours de négociation à l'OMI. Dans ce contexte, cette proposition de loi est une main tendue, un exemple de ce que doivent faire les autres : nous devons à tout prix parvenir à nous décarboner et à convaincre les Américains de revenir dans les discussions pour tenir cet objectif en 2050. C'est un combat difficile, mais ce texte nous aidera à le mener.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CD22 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Nous souhaitons que le fonds de soutien à la décarbonation soit fléché vers les chantiers et équipementiers français. Je n'ai toujours pas compris pourquoi vous n'y étiez pas favorable, madame la rapporteure. Il me semble que nos amendements sont à la fois suffisamment exigeants pour imposer une retombée locale des aides publiques – à laquelle nous sommes tous attachés – et suffisamment ouverts pour ne pas bloquer le développement.

À quoi bon subventionner des projets pour lesquels ni les navires ni les équipements ne sont produits dans notre pays ? L'argent des Français n'a pas vocation à sponsoriser de tels projets à l'échelle internationale ! Qu'il faille des dispositifs européens ou internationaux pour les soutenir financièrement, c'est indéniable, mais lorsque de l'argent public français est mobilisé, il faut prévoir un fléchage et des retombées sur l'emploi local, avec la souplesse nécessaire à la montée en charge des filières, mais aussi avec une exigence qui nous paraît être la moindre des choses.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je n'ai pas envie de vous faire une réponse caricaturale, car nous sommes d'accord sur le fond, mais vous évoquez les chantiers de construction des navires, alors que M. Coquerel indiquait tout à l'heure qu'ils n'étaient pas inclus dans le champ de vos amendements. Or on sait très bien qu'il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de fabriquer les bateaux en France. Chacun le regrette, y compris les armateurs eux-mêmes.

Quant aux équipements, si j'étais taquine, je dirais qu'aux termes de votre amendement, si Piriou construisait un bateau au Vietnam mais l'équipait d'un compas fabriqué en France, il serait éligible au fonds de décarbonation. Ce n'est pas satisfaisant. Pour tout vous dire, je n'ai pas encore trouvé la bonne clé qui permette d'imposer une origine française des équipements de façon satisfaisante et réaliste, sans freiner le développement de la filière. Sur le fond, nous nous rejoignons, mais la réflexion doit se poursuivre.

Je demande donc le retrait de l'amendement.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** La bonne clé consiste à voter cette proposition de loi et à continuer de croire dans l'intelligence des ingénieurs et des équipementiers français, qui auront longtemps un pas d'avance sur les autres – sauf peut-être en matière de propulsion

auxiliaire : on travaille peu, en France, sur les turbovoiles et l'effet Magnus, auxquels je crois beaucoup et sur lesquels les pays du Sud-Est asiatique sont déjà assez avancés.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** J'ajoute que les armateurs veulent travailler avec du made in France. Ils l'ont clairement dit : cela fait partie de leur ADN et de leur philosophie et, s'ils se lancent dans la propulsion vélique, c'est parce qu'ils y croient. Ils nous demandent toutefois de ne pas les enfermer dans des exigences qui, pour l'heure, ne sont pas réalisables. Ne les empêchons pas de se développer alors que nous souhaitons précisément l'inverse.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CD30 de Mme Mereana Reid Arbelot*

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** Nous demandons qu'une attention particulière soit accordée aux territoires ultramarins. Mme la rapporteure s'est un peu braquée lorsque j'ai fait état de nos réalités et de notre expérience, mais je lui rappelle que, parallèlement, nous sommes nombreux à avoir cosigné ce texte, que nous voterons bien évidemment. Cet amendement vise simplement à rappeler l'intérêt que revêt pour nous le développement du transport vélique.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je ne me suis pas « braquée » parce que vous avez abordé la situation des territoires ultramarins, mais parce que vous m'avez prêté une intention qui n'était pas la mienne. Je comprends mal comment on en arrive à parler de colonialité – c'est le terme que vous avez employé – au détour d'un texte consacré au transport vélique.

Je suis défavorable à votre amendement parce que, encore une fois, l'objectif est que tous les territoires français, dont les territoires ultramarins font évidemment partie, puissent bénéficier des aides. La notion d'attention particulière ne revêt pas de portée normative et ne relève donc pas de la loi. Les articles 6 et 7 permettront en outre d'affirmer notre volonté d'accompagner les territoires ultramarins et leur développement.

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** Je ne veux pas lancer un débat sur cette question, mais la relation de nos pays à la France est souvent caractérisée par des inégalités incompréhensibles. C'est cette réalité que désigne le terme de colonialité, que j'assume ; je voudrais bien la transformer, mais elle persiste. Nous espérons la faire évoluer à travers cette proposition de loi. Il serait d'ailleurs peut-être pertinent d'inclure dans chaque texte un volet consacré à l'outre-mer, car, comme le dirait Césaire, nous sommes souvent les oubliés et les victimes d'une « tyrannie de l'indifférence ».

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements CD24 de M. Éric Coquerel, CD25 et CD26 de M. Matthias Tavel (discussion commune)*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Ces trois amendements visent à inscrire dans la loi l'engagement consistant à flécher les crédits de l'ETS vers la décarbonation du transport maritime.

Le premier dispose que, chaque année, l'ensemble des crédits payés par les armateurs doivent être alloués à la décarbonation du transport maritime ; le troisième porte sur le montant de 90 millions d'euros déjà évoqué ; le deuxième est une variante intermédiaire. Dans un contexte de réduction budgétaire, et à l'heure où les efforts de décarbonation ne sont pas à la hauteur, en France comme dans le monde, le Parlement doit réaffirmer l'engagement à ce qu'au moins 90 millions soient fléchés chaque année vers la décarbonation du transport maritime. Sinon, le prochain PLF risque d'être une nouvelle fois celui de l'oubli et des promesses non tenues.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Je ne comprends pas très bien le sens des amendements CD24 et CD25, qui visent à obtenir un rapport sur le fléchage des crédits de l'ETS, alors que l'article 5 a précisément pour objet d'allouer ces derniers au financement de la décarbonation du transport maritime.

Quant à l'amendement CD26, je le considère comme une façon élégante de contourner l'irrecevabilité financière prévue à l'article 40 de la Constitution. Vous y reprenez le montant de 90 millions car c'est celui qui avait été initialement annoncé, mais vouloir le consacrer par un artifice procédural ne me semble pas être de bon aloi. Je ne crois pas que l'objet de la proposition de loi soit de fixer le montant de cette enveloppe, dont nous savons qu'elle passera de toute façon à la moulinette du projet de loi de finances (PLF). Nous porterons alors le même combat. Si cette enveloppe est insuffisante, vous nous en tiendrez pour responsables tant que nous serons dans la majorité, mais l'objectif sera bien d'obtenir autant de financements que possible pour la décarbonation, qui est un enjeu majeur. Nous ne manquerons pas de défendre des amendements en ce sens. Seulement, nous ne gagnons pas toujours nos combats – cette année, nous les avons perdus, non seulement au moment de l'examen du PLF, mais aussi après. C'est bien pour cette raison qu'il nous faut inscrire dans la loi que les crédits de l'ETS sont destinés à financer la décarbonation.

Demande de retrait des amendements CD24 et CD25 et avis défavorable sur le CD26.

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** Le CD26 est un amendement d'appel visant à donner à notre assemblée l'occasion d'exprimer une position – unanime si possible – sur le montant de 90 millions d'euros, et de dire au gouvernement que nous désapprouvons les décisions qu'il a prises. Il s'agit d'en débattre en séance avec son représentant ou sa représentante : même s'il faut traduire les décisions dans le PLF, il est toujours bon qu'il puisse expliquer pourquoi il n'a pas fait ce qu'il avait promis de faire et s'il entend tenir sa parole.

Quant aux amendements CD24 et CD25, ils se distinguent du CD26 par le montant concerné : une fraction au moins égale à la somme de l'ETS maritime. En effet, les armateurs disent que, cette année, ils auront déjà payé plus de 90 millions. On peut donc aussi s'interroger sur l'opportunité d'affecter au fonds la totalité de ce financement.

Par souci de coconstruction, je retire les amendements CD24 et CD25, en espérant que nous adopterons le CD26 à l'unanimité.

*Les amendements CD24 et CD25 sont retirés.*

*La commission rejette l'amendement CD26.*

*Elle adopte l'article 5 modifié.*

## **Après l'article 5**

*Amendement CD5 de M. Mikaele Seo.*

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Avis défavorable.

Le registre de Wallis-et-Futuna bénéficie d'un régime spécifique. En contrepartie des avantages liés à l'immatriculation afférente, les navires concernés doivent toucher leur port d'exploitation au moins une fois par semestre. Il n'est pas souhaitable de revenir sur l'équilibre de ce registre dans le cadre de cette proposition de loi – et d'ainsi créer un régime spécial dans un régime déjà spécial.

*L'amendement est retiré.*

**Article 6 :** *Dérogation au contingent économique à l'exportation de rhum traditionnel transporté à bord de navires à propulsion vélique*

*Amendements de suppression CD27 de M. Matthias Tavel et CD34 de M. Damien Girard*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP).** L'article 6 crée un régime fiscal favorable au transport du rhum par la marine à voile. D'abord, eu égard aux objectifs de santé publique, il faut s'interroger sur la pertinence de dispositifs encourageant la consommation d'alcool. Ensuite, je ne voudrais pas laisser dans l'imaginaire collectif l'idée que la propulsion vélique sert essentiellement à transporter du rhum : ce dispositif risque de dévaloriser l'intérêt, pourtant stratégique, de cette filière, à même de transporter beaucoup d'autres produits. Si cet article était adopté, il faudrait des dispositifs similaires pour le transport d'engins de chantier, de morceaux de fusées Ariane et de passagers – or nous ne les aurons pas.

**M. Damien Girard (EcoS).** Les impératifs de santé publique imposent de supprimer l'article 6.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Avis défavorable. Il s'agit non de promouvoir la consommation d'alcool mais d'élargir une mesure qui existe déjà, pour favoriser le développement de la filière vélique – c'est l'objet du texte.

Le contingent économique sert à réguler les exportations annuelles du rhum traditionnel d'outre-mer. Le présent dispositif tend donc à encourager les filières agricoles ultramarines à recourir à ce mode de transport décarboné, afin d'aider à la fois les territoires ultramarins et le transport à propulsion vélique. C'est pourquoi l'amendement de réécriture que je défendrai dans un instant vise à mentionner explicitement les navires à propulsion vélique tels que définis à l'article 1<sup>er</sup> : l'aide sera centrée sur eux seuls.

Si le transport vélique ne concerne pas que le rhum, il a démarré aussi avec cette marchandise à haute valeur ajoutée.

**M. Jimmy Pahun (Dem).** Cette mesure peut surprendre mais elle va dans le sens de ce que demande M. Nadeau, en encourageant les marchés de certains territoires à recourir à la voile. J'aurais aimé que nous allions plus loin en élargissant le dispositif au chocolat, aux épices et au café. En fait, à toute denrée non périssable ! La durée d'une traversée à la voile étant en effet incertaine, il faut réserver ce mode de transport aux produits de longue conservation.

Je sais qu'un célèbre armateur normand amène aussi du champagne à New-York à la voile. Certes, il ne faudrait pas non plus s'engouffrer dans cette brèche, mais c'est une voie économique à développer. Le succès de Grain de Sail, qui transporte du chocolat, le montre : il faut soutenir cette niche-là.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR).** Nous parlons de produits à forte valeur ajoutée. Les parfums aussi pourraient être concernés : le surcoût du transport serait modique au regard du prix de vente. De plus, s'agissant du rhum, on peut lui faire traverser l'Atlantique plusieurs fois à bord d'un voilier : on obtiendra le meilleur rhum du monde. Certes, la surconsommation d'alcool est à bannir mais, avec une consommation maîtrisée, on peut apprécier les bonnes choses – comme le vin ou le rhum.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Nous aurions aimé pouvoir rendre d'autres produits éligibles. Mais pour être efficaces rapidement, mieux vaut appliquer une mesure qui existe déjà au transport à propulsion vélique. L'élargissement à d'autres produits devra passer par le PLF ou par d'autres travaux, non par ce texte, qui est une proposition de loi.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement CD61 de Mme Agnès Firmin Le Bodo*

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Il vise à modifier l'article 362 du code général des impôts pour y mentionner l'article du code des transports introduit par l'article 1<sup>er</sup>, qui définit ce qu'est un navire à propulsion vélique.

*La commission **adopte** l'amendement. En conséquence, l'article 6 est ainsi rédigé et l'amendement CD4 de M. Stéphane Lenormand **tombe**.*

**Article 7** : *Réduction de l'accise sur le rhum traditionnel transporté par navires à propulsion vélique*

*Amendements de suppression CD28 de M. Matthias Tavel et CD35 de M. Damien Girard*

**M. Matthias Tavel (LFI-NFP)**. J'ai défendu la suppression de l'article 6 ; pour les mêmes raisons, relatives au rhum, je soutiens qu'il faut supprimer l'article 7.

Je trouve curieux que, parvenus à la fin de la discussion du texte, les demandes de notre collègue Nadeau ne trouvent pas d'autre réponse que l'exportation du rhum. Cela véhicule une vision folklorique de nos outre-mer, capables d'autres productions. J'ajoute qu'en réduisant ainsi la question, on risque de folkloriser également le transport vélique, alors qu'il faudrait montrer son efficacité et sa portée stratégique.

**M. Damien Girard (EcoS)**. Même argument que précédemment. On rend un mauvais service à ce texte en en concentrant les mesures sur le transport du rhum.

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure**. J'émet un avis défavorable à la suppression de l'article, pour les raisons que j'ai déjà exposées. Franchement, monsieur Tavel, vous ne pouvez pas finir là-dessus – ce n'est pas bien. Je regrette que l'amendement CD3 de M. Lenormand, qui concernait les outre-mer, n'ait pu être défendu ; j'avais prévu de m'en remettre à la sagesse de la commission. Nous ne limitons nullement le texte au rhum – non plus que nous n'y réduisons les outre-mer. Je le répète : nous nous fondons sur un dispositif existant pour accompagner efficacement la filière, parce que c'est aussi pour cela que nous faisons des lois. Chassez le naturel, il revient au galop ; nous aurions voulu être constructifs jusqu'au bout, mais cela n'a pas été possible – c'est dommage.

**M. Jimmy Pahun (Dem)**. Cette proposition de loi permet de nombreuses avancées pour la propulsion par la voile à titre principal, l'utilisation des CEE entre deux ports français. En outre, les outre-mer seront probablement les premiers bénéficiaires du développement de ce type de transport.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Elle **adopte** l'article 7 **non modifié**.*

**Article 8 : Gage de recevabilité financière**

*La commission adopte l'article 8 non modifié.*

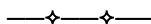
*Elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.*

**Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure.** Merci, chers collègues, pour ce travail transpartisan. J'espère que nous aurons le temps, la semaine prochaine, de mener à bien l'examen de ce texte afin de faire avancer la décarbonation du transport maritime – nous y sommes tous attachés. Ensemble, faisons œuvre utile pour y parvenir.

\*

**Information relative à la commission**

La commission a désigné Mme Sophie Panonacle (EPR), rapporteure, en vue du débat thématique de contrôle en séance publique du 30 avril 2026 sur le thème : « Quel bilan de la loi Climat et résilience ? Quelles perspectives ? » en remplacement de Mme Véronique Riotton (EPR).



## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

#### **Réunion du mercredi 1<sup>er</sup> avril 2026 à 9 h 30**

*Présents.* - M. Gabriel Amard, M. Fabrice Barusseau, Mme Lisa Belluco, M. Emmanuel Blairy, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Yves Bony, M. Jean-Michel Brard, M. Fabrice Brun, M. Pierre-Henri Carbonnel, M. Lionel Causse, M. Bérenger Cernon, M. Marc Chavent, Mme Nathalie Coggia, M. Mickaël Cosson, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Denis Fégné, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Agnès Firmin Le Bodo, M. Damien Girard, Mme Olga Givernet, M. Julien Guibert, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Sandrine Josso, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, M. Didier Le Gac, M. Jean-Paul Lecoq, M. Stéphane Lenormand, Mme Murielle Lepvraud, M. Gérard Leseul, Mme Marie-Philippe Lubet, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, Mme Yaël Ménaché, M. Marcellin Nadeau, M. Hubert Ott, Mme Julie Ozenne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Constance de Pélichy, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Béatrice Roullaud, M. Fabrice Roussel, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Matthias Tavel, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, Mme Anne-Cécile Violland

*Excusés.* - M. Romain Eskenazi, M. Benoît Larrouquis, Mme Sarah Legrain, Mme Anaïs Sabatini, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva, M. Jean-Pierre Taite

*Assistait également à la réunion.* - M. Éric Coquerel