



N° 2615

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1^{er} avril 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR
LA PROPOSITION DE LOI *visant à accélérer le développement du transport maritime à
propulsion vélique* (n° 1502).

PAR MME AGNÈS FIRMIN LE BODO

Députée

Voir le numéro : 1502.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
COMMENTAIRE DES ARTICLES	7
<i>Article 1^{er}</i> : Définition du navire à propulsion vélique	7
<i>Article 1^e bis (nouveau)</i> : Prise en compte de la propulsion vélique dans les marchés publics	11
<i>Article 2</i> : Exonération de cotisations sociales pour les entreprises d'armement opérant des navires à propulsion principale vélique.....	12
<i>Article 3</i> : Extension du dispositif de suramortissement vert aux navires à propulsion vélique	14
<i>Article 4</i> : Extension du champ des certificats d'économies d'énergie aux navires à propulsion vélique.....	18
<i>Article 5</i> : Fonds pour la décarbonation du transport maritime	23
<i>Article 6</i> : Dérogation au contingent économique à l'exportation de rhum traditionnel transporté à bord de navires à propulsion vélique.....	26
<i>Article 7</i> : Réduction de l'accise sur le rhum traditionnel transporté par navires à propulsion vélique.....	28
<i>Article 8</i> : Gages	29
EXAMEN EN COMMISSION	31
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	71

INTRODUCTION

Près de dix ans après l'adoption de la loi sur l'économie bleue ⁽¹⁾, la présente proposition de loi, d'initiative transpartisane, a pour ambition d'accélérer le développement de la propulsion vélique dans le transport maritime.

Le développement et la structuration d'une filière vélique en France est un enjeu à la fois de décarbonation du transport maritime et de souveraineté.

Le premier enjeu est celui de la décarbonation du transport maritime. Au niveau mondial, le transport maritime est à l'origine de 3 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui est un niveau proche de celui du transport aérien ou du numérique. Si ce chiffre peut paraître faible, sans mesures fortes de réduction de l'empreinte carbone du transport maritime, ces émissions en CO₂ pourraient continuer d'augmenter de 50 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 2018, notamment en raison de la hausse constante du volume de marchandises.

Face à l'urgence du dérèglement climatique et à la nécessité de réduire ses émissions de CO₂, le secteur du maritime s'est fixé des objectifs très ambitieux en particulier celui de viser la neutralité carbone d'ici à 2050 à l'échelle mondiale.

Comment donc réduire l'empreinte carbone d'une flotte mondiale de près de 100 000 navires dépendants du fioul lourd pour assurer leur propulsion ?

Il existe trois catégories de leviers de décarbonation :

– la sobriété qui passe par la réduction de la vitesse des navires, par la mutualisation du fret et d'une manière générale par la réduction du volume de marchandises ;

– la transition énergétique avec la substitution du fioul lourd par des biocarburants plus durables. Toutefois, cela pose des questions de partage des usages. Aujourd'hui, moins de 1 % des navires en circulation peuvent fonctionner avec des carburants alternatifs et ceux-ci sont trois à cinq fois plus onéreux que le fioul ;

– enfin, la propulsion vélique avec de nouvelles technologies développées et utilisées pour renouer avec la propulsion des navires par le vent, une pratique vieille de plus de sept millénaires.

Un des nombreux avantages de la propulsion vélique pour décarboner le transport maritime est que cette technologie peut déjà être installée sur des navires existants. La décarbonation de la flotte de navires peut donc commencer sans attendre son renouvellement ; la propulsion vélique pouvant être utilisée à titre complémentaire d'une motorisation classique ou à titre principal. La propulsion vélique, qu'elle soit à titre auxiliaire ou à titre principal offre de réels gains

(1) Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

d'économie de carburants et sur les émissions de CO₂ : de 5 % à 20 % sur les navires existants, de plus de 30 % sur de nouveaux navires et jusqu'à 80 % dans le cas d'une propulsion principale.

C'est pourquoi le développement d'une filière vélique est également un enjeu de souveraineté : c'est la seule technologie mature et disponible qui permet de réduire la dépendance du transport maritime aux carburants fossiles. En outre, la France se situe à la pointe des technologies et des équipements développés pour assurer la propulsion vélique de navires existants. La France est également pionnière dans le domaine des voiliers-cargos avec l'émergence de néo-armateurs. 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 technologies véliques et de l'émergence de néo-armateurs.

Cette proposition de loi, très attendue du secteur maritime que ce soit en France et en Europe mais également à l'échelle mondiale par l'Organisation Maritime Internationale, s'inscrit dans la continuité du « Pacte vélique » signé en 2024 entre l'État et l'ensemble du secteur. Ce texte a pour ambition d'accompagner et de soutenir le développement au démarrage d'une filière prometteuse pour la décarbonation du transport maritime.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Définition du navire à propulsion vélique

Adopté par la commission avec modification

L'article 1^{er} crée un nouvel article L. 5000-2-3 dans le code des transports pour définir le navire à propulsion vélique ainsi que le navire à propulsion principale vélique.

En commission, un amendement, adopté à l'initiative de la rapporteure, a complété la définition de la propulsion vélique en ajoutant celle de la propulsion auxiliaire vélique.

I. L'ÉTAT DU DROIT

A. LA NOTION DE NAVIRE NE CONNAÎT PAS DE DÉFINITION JURIDIQUE PRÉCISE

Au niveau du droit international, la notion de « navire » est rarement définie. La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, définit le navire comme suit : « *Navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.* » Il ressort des différentes conventions internationales que le silence, ou l'acceptation extrêmement large de ce qu'est un navire, a pour objectif d'étendre très largement l'application des règles qu'elles édictent, ce qui a pour conséquence de laisser aux États le rôle de définir plus strictement ce qu'est un navire ⁽¹⁾.

En droit national, la notion de navire n'est pas plus précisément définie par le législateur. À l'occasion de la codification du droit des transports en 2010, l'article L. 5000-2 du code des transports a été introduit qui dispose que, sauf dispositions contraires, sont dénommés « navires » pour l'application dudit code : « *1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.* » Le législateur a ensuite défini à l'article L. 5000-2-1 du code des transports ⁽²⁾ la notion de « navire autonome »

(1) Droit maritime, Philippe Delebecque, Dalloz, 14^e édition, 2020.

(2) Créé par l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021.

comme étant « un navire opéré à distance ou par ses propres systèmes d'exploitation, qu'il y ait ou non des gens de mer à bord. »

Malgré une définition juridique peu étoffée, les navires sont dotés d'un statut juridique propre qui peut les faire comparer à des personnes : titulaires d'un véritable état civil, ils sont inscrits sur un fichier public, ils portent un nom, ils ont une nationalité – le pavillon – et ils possèdent un domicile, qui est leur port d'attache.

Selon l'affectation du navire, il convient de distinguer les navires de plaisance, les navires de pêche et les navires de commerce. Les navires de commerce sont affectés soit au transport de marchandises – cargos, navires de charge – soit au transport de passagers – paquebots, navires de croisière.

La flotte de commerce française : chiffres clés

La flotte de commerce⁽¹⁾ sous pavillon français de plus de 100 unités du système de jaugeage universel (UMS pour *Universal Measurement System* en anglais) se compose d'une flotte de transport de 227 navires et d'une flotte de services maritimes de 232 navires, soit 459 navires au total⁽²⁾. Selon la revue de l'*Institute of Shipping Economics and Logistic* (ISL), la flotte française se situe, au 1^{er} janvier 2025, au vingt-quatrième rang des flottes mondiales en termes de taille du pavillon avec 0,4 % du tonnage mondial⁽³⁾.

La flotte française de transport de plus de 100 UMS comprend 119 navires inscrits au registre international français (RIF), 63 navires au registre métropolitain et 45 navires aux registres d'Outre-mer, dont 26 en Polynésie Française.

Unité de mesure des navires

Le tonnage ou la jauge mesure la capacité intérieure des navires. Il rend compte du volume du navire et non de son poids. La jauge d'un navire détermine notamment la valeur du navire et l'application de la réglementation par exemple sur la sécurité ou le paiement de droits.

L'unité de mesure était autrefois le tonneau (2,83 m³) et l'opération était nationale. Désormais, les règles sur le calcul de la jauge ont été internationalisées. Elles sont définies par la Convention de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires. Ce texte ne prend pas en considération comme unité de volume le tonneau de jauge mais se fonde sur l'unité de jauge, cette unité étant l'unité du système de jaugeage universel (UMS).

À noter qu'est de plus en plus pris en considération le « poids en lourd » des navires. L'unité de mesure est alors la tonne. Le chiffre renvoie alors au poids des marchandises susceptibles d'être prises en charge. Pour les porte-conteneurs, on se réfère à la capacité EVP pour « Équivalent Vingt Pieds », qui est la taille normale d'un conteneur. La référence est alors faite au nombre de conteneurs que le navire peut transporter.

(1) La flotte de commerce comprend une flotte de transport, qui se répartit entre une flotte pétrolière et gazière, une flotte de navires de charge, une flotte de navires à passagers, et une flotte de services maritimes qui comprend les navires spécialisés, les navires offshore et certains navires portuaires et côtiers.

(2) <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2026-01/flotte-de-commerce-juillet-2025.pdf>

(3) À noter que 61,4 % du tonnage mondial sont détenus par les cinq premiers pavillons : Liberia, Panama, Îles Marshall, Hong Kong et Singapour.

B. L'ÉMERGENCE D'UNE FLOTTE DE NAVIRES À PROPULSION VÉLIQUE

Pour répondre à l'enjeu de la décarbonation du transport maritime (*voir commentaire de l'article 5*), il existe trois leviers principaux pour réduire l'empreinte carbone, par-delà une réduction du volume de marchandises transportées à l'échelle mondiale :

– la sobriété énergétique des navires par la réduction de la vitesse ou par un routage plus performant ;

– l'utilisation de carburants alternatifs au fioul lourd tels que les biocarburants ;

– la propulsion vélique qu'elle soit principale ou auxiliaire.

L'émergence d'une filière vélique en France s'est constituée autour de deux composantes. D'une part, l'apparition de néo-armateurs qui conçoivent et exploitent des « voiliers-cargos » qui sont propulsés principalement par l'exploitation de l'énergie du vent. Il s'agit de l'entreprise Grain de Sail, établie à Morlaix en Bretagne, qui a lancé en 2024 le *Grain de Sail II* qui est un voilier-cargo de 52 mètres en capacité de transporter jusqu'à 350 tonnes de marchandises grâce à une surface de voile au portant ⁽¹⁾ de 1 500 m². L'entreprise Transoceanic Wind Transport (TOWT), créée en 2011, a également pour ambition de devenir un transporteur maritime entièrement vélique. En 2023, l'entreprise a lancé son premier voilier-cargo de 81 mètres, *Anemos*, capable de transporter jusqu'à 1 100 tonnes de fret. D'ici 2027, sept navires supplémentaires devraient renforcer la flotte. L'objectif de ces néo-armateurs est de couvrir des liaisons régulières, Europe – Antilles, Europe – Amérique du Nord, avec des réductions d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de 90 % par rapport à un navire conventionnel. D'autre part, des équipementiers développent de nouvelles technologies de propulsion vélique auxiliaire pour équiper des navires existants par des opérations de rétrofit.

Différentes technologies de propulsion vélique auxiliaire

Les systèmes en pontée, c'est-à-dire installés sur le pont du navire :

– le profil aspiré qui est constitué d'une aile métallique cylindrique équipée d'une grille d'aspiration et d'un volet qui optimisent la portance du système ;

– le rotor qui est un cylindre métallique mis en rotation par une motorisation, cette rotation permet au cylindre de générer une poussée par effet magnus ;

– les profils minces qui sont soit des voiles souples textiles, soit des voiles constituées de panneaux mobiles en fibre de verre ;

– les profils épais qui sont des ailes symétriques gonflables en textile, gonflées et équipées d'un mat télescopique pouvant se rétracter ou des ailes rigides asymétriques.

Les systèmes aériens avec l'installation d'un kite qui est une aile qui assure la traction du navire par l'intermédiaire d'une ou plusieurs lignes.

(1) Un navire au portant est une position du navire par rapport à l'axe du vent, au portant, le navire reçoit le vent par l'arrière, autrement dit le vent pousse le navire vers la direction choisie.

L'énergie du vent a pour atout d'être une énergie gratuite, disponible en abondance et qui permet une diminution des coûts du transport maritime par une efficacité énergétique substantielle. Actuellement, les dépenses en carburants représentent entre 20 et 35 % des coûts totaux de l'exploitation d'un navire de transport pour un armateur. La propulsion par le vent offre de réels gains économiques par les économies en carburant qu'elle permet : de 5 % à 20 % sur des navires existants, de plus de 30 % sur de nouveaux navires et jusqu'à 80 % dans le cas d'une propulsion principale par le vent sur une ligne favorable.

En 2025, la filière vélique française comptait 14 équipementiers et 16 compagnies maritimes spécialisées. Au cours des trois dernières années, le développement de la filière représente 3 usines et plus de 1 100 emplois créés, avec la perspective de créer 4 000 emplois d'ici 2030 et de générer 1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires ⁽¹⁾. La compagnie TOWT a inscrit en 2025 au registre international français (RIF) ses deux nouveaux voiliers-cargos *Anemos* et *Artemis*.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 1^{er} créé un nouvel article L. 5000-2-3 dans le code des transports pour définir le navire à propulsion vélique.

Le premier alinéa de l'article L. 5000-2-3 précité dispose qu'un « *navire à propulsion vélique est un navire équipé de dispositifs techniques permettant de capter et d'exploiter directement l'énergie du vent en énergie mécanique, utilisée pour sa propulsion* ». Cette définition veille à englober les nouveaux navires dont la propulsion est principalement assurée par l'exploitation de l'énergie du vent mais également les navires existants qui se sont équipés d'un dispositif auxiliaire de propulsion vélique.

La propulsion par le vent pouvant être utilisée pour contribuer de manière principale ou complémentaire à la navigation, le deuxième alinéa de l'article définit ainsi le « *navire à propulsion principale vélique* » comme étant un navire qui, dès sa conception, se base sur l'énergie du vent pour assurer plus de 50 % de l'énergie propulsive nécessaire. Au-dessous de ce seuil, la propulsion par le vent est considérée comme auxiliaire.

Le dernier alinéa renvoie au décret les modalités d'application de l'article L. 5000-2-3 du code des transports notamment pour les modalités de calcul de la part de l'énergie du vent dans l'énergie propulsive nécessaire.

Des travaux sont en cours pour fournir une méthode et des outils de référence pour mesurer, comparer et certifier la performance des systèmes véliques. Ainsi, l'Institut de recherche technologique (IRT) Jules Verne a lancé en 2025 le projet VENFFRAIS II (Vent Filière Française Industrielle Structurée pilier II) pour

(1) L'économie bleue, levier des dynamiques territoriales, *Gwenaël Leblong-Masclat, AJ Collectivités Territoriales, 2025, p. 397.*

une durée de cinq ans avec 10 millions d’euros de soutien de financement de l’État *via* le plan d’investissement France 2030. La rapporteure souhaite que ces travaux viennent utilement alimenter et consolider l’élaboration du cadre législatif et réglementaire encore en construction.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

À l’initiative de la rapporteure, la commission a adopté l’amendement CD51 qui ajoute à l’article L. 5000-2-3 du code des transports une définition de la propulsion auxiliaire vélique qui correspond à l’installation d’un équipement vélique soit dès la conception du navire soit par une opération de rétrofit sur un navire existant. Un seuil minimal de 5 % de propulsion assurée par le vent conditionne la qualification de propulsion auxiliaire vélique.

Deux amendements rédactionnels de la rapporteure (CD62 et CD52) ont également été adoptés par la commission.

*
* *

Article 1^e bis (nouveau)

Prise en compte de la propulsion vélique dans les marchés publics

Introduit par la commission

L’article 1^{er} *bis*, introduit par la commission, vise à 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 ou de services de transport maritime.

Introduit en commission par l’adoption de l’amendement CD43 de M. Fabrice Roussel et plusieurs de ses collègues du groupe Socialistes et apparentés, avec un avis de sagesse de la rapporteure, l’article 1^{er} *bis* vise à 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 ou de services de transport maritime.

Il traduit un engagement du « Pacte vélique » conclu en 2024 entre la filière maritime et le Gouvernement visant à étudier et 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 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 incidence sur l'ensemble du cycle de vie des navires.

Il prévoit ainsi que les critères d'attribution tiennent compte de cette incidence environnementale 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 de l'article, notamment les méthodes d'évaluation de l'empreinte environnementale et les conditions d'appréciation de la faisabilité technique et opérationnelle des solutions de propulsion proposées.

*

* *

Article 2

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

Adopté par la commission avec modification

L'article 2 vise à instaurer un cadre fiscal favorable au développement des navires à propulsion vélique, en exonérant les armateurs de cotisations d'allocations familiales et de cotisations à l'allocation d'assurance chômage dues par les employeurs, pour les équipages qu'ils emploient à bord de navires à propulsion principale vélique.

I. L'ÉTAT DU DROIT

Une exonération des cotisations employeur a été instituée au profit d'entreprises d'armement maritime pour soutenir la compétitivité du pavillon français. Ce dispositif d'exonération est codifié à l'article L. 5553-11 du code des transports.

Depuis 2005 ⁽¹⁾, les entreprises d'armement maritime dont les équipages sont affiliés au régime spécial de retraite des marins bénéficient d'une exonération de cotisations sociales employeur maladie et vieillesse, dites « charges Enim ».

(1) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

Les navires de passagers bénéficiaient initialement d'un périmètre d'exonération plus large car ils faisaient également l'objet d'exonérations de cotisations employeur d'allocations familiales et d'assurance chômage, dites « charges non-Enim ». L'article 43 de la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue ⁽¹⁾ a étendu le champ d'application de ce dispositif qui s'applique indifféremment aux navires de passagers, de transport et de services maritimes sous réserves :

– de battre pavillon français ou d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

– d'être affectés à des activités de transport ou de services maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale.

L'article 22 de la loi de financement de la sécurité sociale (LFSS) pour 2025 ⁽²⁾ a modifié le deuxième alinéa de l'article L. 5553-11 du code des transports pour recentrer les exonérations dites « non-Enim », à savoir de cotisations d'allocations familiales et de contributions à l'allocation d'assurance chômage, aux seules entreprises d'armement opérant des navires de transport de passagers, des navires câbliers et des navires de service consacrés aux énergies marines renouvelables.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 2 vise à élargir le périmètre des exonérations dites « non-Enim », à savoir les exonérations d'allocations familiales et d'assurance chômage, aux entreprises d'armement opérant des navires à propulsion principale vélique, tels que définis à l'article 1^{er} de la présente proposition de loi. Selon l'Agence de la transition écologique (Ademe), cette mesure permettrait un gain de 10 000 euros à 20 000 euros par navire et par mois pour un équipage d'environ vingt personnes en se référant aux navires à propulsion principale vélique actuellement en opération.

Selon la rapporteure, cette extension du périmètre des exonérations de cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage aux navires à propulsion principale vélique est essentielle pour préserver le modèle économique de ses navires, lequel a été construit en prenant en compte cette exonération qui a été supprimée par la LFSS pour 2025 ⁽³⁾.

Le I de l'article 2 complète le deuxième alinéa de l'article L. 5553-11 du code des transports pour ajouter au périmètre d'exonération les « navires à propulsion principale vélique au sens de l'article L. 5000-2-3 ».

(1) Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

(2) Loi n° 2025-199 du 28 février 2025 de financement de la sécurité sociale pour 2025.

(3) Loi n° 2025-199 du 28 février 2025 de financement de la sécurité sociale pour 2025.

Le **II** de l'article précise que cette disposition s'applique pour trente-six mois à compter de l'entrée en vigueur de la loi, durée à l'issue de laquelle l'article est abrogé.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté un amendement rédactionnel CD53 de la rapporteure.

*
* *

Article 3

Extension du dispositif de suramortissement vert aux navires à propulsion vélique

Adopté par la commission avec modification

L'article 3 modifie le dispositif de suramortissement vert pour en faire bénéficier les entreprises d'armement maritime qui opèrent des navires à propulsion vélique, en particulier des navires à propulsion principale vélique.

La commission a introduit un critère de conditionnalité pour que les équipements véliques auxiliaires éligibles au dispositif de suramortissement vert soient produits en France.

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le mécanisme de « suramortissement vert » est un dispositif exceptionnel de déduction fiscale destiné à inciter les armateurs à investir dans des équipements de propulsion plus respectueux de l'environnement. Introduit par la loi de finances pour 2019 ⁽¹⁾, le dispositif, prévu à l'article 39 *decies* C du code général des impôts, a été modifié par les lois de finances pour 2020 ⁽²⁾, pour 2022 ⁽³⁾ et pour 2024 ⁽⁴⁾. Il devait prendre fin en 2024 et a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2027 par la loi de finances pour 2025 ⁽⁵⁾.

(1) Article 56 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019.

(2) Article 48 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020.

(3) Article 25 de la loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

(4) Article 42 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

(5) Article 51 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.

Cette déduction fiscale s'applique aux entreprises d'armement maritime soumises à l'impôt sur les sociétés ou sur le revenu selon un régime réel d'imposition. 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 code général des impôts en sont donc exclues.

Elle s'applique aux investissements éligibles équipant des navires armés au commerce ⁽¹⁾ battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne (UE) ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE). Elle s'applique également aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers naviguant dans les eaux intérieures au sens de l'article L. 4000-1 du code des transports ou naviguant en direction d'installations de stationnement situées dans des zones maritimes à l'aval de la limite transversale de la mer.

Aux termes des 1° à 5° du I de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, les entreprises qui acquièrent ou louent un ou plusieurs biens éligibles en vue d'en équiper un navire ou un bateau éligible sont concernées par les déductions suivantes :

– **115 %** des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, pour l'installation des équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation de toute énergie décarbonée comme **énergie propulsive exclusive** ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion exclusive des navires et des bateaux éligibles ;

– **75 %** des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, pour l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, qui permettent l'utilisation d'une énergie décarbonée comme **énergie propulsive principale** ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux éligibles ;

– **50 %** des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à des équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation du méthanol, de l'éthanol ou du diméthyl éther comme **énergie propulsive principale** ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux éligibles lorsque la propulsion est également assurée à partir d'une énergie propulsive décarbonée et que l'utilisation de ces énergies permet de respecter le niveau d'exigence environnementale au regard des critères prévus aux *c* et *d* du 102 *septies* de l'article 2 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité. Ce taux est porté à 75 % lorsque la propulsion principale du navire ou du bateau est assurée à partir de l'une de ces énergies et que celle-ci provient de **sources renouvelables** ;

(1) *Les navires armés au commerce sont ceux qui sont exploités exclusivement dans un but lucratif et dont l'équipage est composé de professionnels. Il s'agit de navires affectés au transport de marchandises ou de passagers, à la fourniture de services ou à la recherche. Les navires armés à la pêche, à la culture marine ou à la plaisance non professionnelle sont, en revanche, exclus de cette catégorie et donc de l'avantage fiscal.*

– **40 %** de la valeur d’origine, hors frais financiers, des équipements, acquis à l’état neuf, destinés à compléter la propulsion principale des navires et bateaux éligibles par une propulsion décarbonée ;

– **20 %** de la valeur d’origine, hors frais financiers, des biens, acquis à l’état neuf, destinés à l’alimentation électrique durant les escales par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant une énergie décarbonée.

L’article 67 de la loi de finances pour 2026 ⁽¹⁾ a introduit un III *bis* A à l’article 39 *decies* C du code général des impôts qui **majora les différents taux de déduction** prévus aux 1° à 5° du III du même article 39 *decies* C – soit 115 %, 75 %, 50 %, 40 % et 20 % selon les équipements concernés – de **20 %** pour les moyennes entreprises ⁽²⁾ et de **30 %** pour les petites entreprises ⁽³⁾.

Ces taux s’appliquent dans les mêmes conditions aux équipements et biens pris en location dans le cadre d’un contrat de crédit-bail ou de location avec option d’achat, conclu jusqu’au 31 décembre 2027.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L’article 3 modifie le dispositif dit de suramortissement vert pour y inclure les investissements liés à la propulsion vélique. Cette disposition vise à soutenir les entreprises d’armement maritime qui s’équipent en propulsion auxiliaire vélique ou qui conçoivent un navire en propulsion principale vélique en leur apportant une aide financière sur les dépenses d’investissement ou « CAPEX ». En effet, selon l’entreprise Neoline, auditionnée par la rapporteure, la construction de son navire roulier vélique *Neoliner Origin* a coûté 35 à 40 % plus cher que celle d’un navire roulier conventionnel équivalent.

Le 1° insère quatre nouveaux alinéas au I de l’article 39 *decies* C du code général des impôts :

– un 1° qui prévoit que les entreprises éligibles peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à **100 %** des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l’installation d’équipements, acquis à l’état neuf, qui permettent **l’utilisation d’une propulsion auxiliaire vélique** pour les navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers, ainsi que les navires spéciaux au sens de l’article L. 5000-2-3 du code des transports tel qu’il résulte de l’article 1^{er} de la présente proposition de loi ;

(1) Loi n° 2026-103 du 19 février 2026 de finances pour 2026.

(2) Entreprises qui occupent moins de 250 personnes et dont le chiffre d’affaires annuel n’excède pas 50 millions d’euros au sens de l’annexe I au règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d’aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

(3) Entreprises qui occupent moins de 50 personnes et dont le chiffre d’affaires annuel n’excède pas 10 millions d’euros au sens de la même annexe.

– ce taux de 100 % est **majoré de 20 % lorsque le navire est en propulsion principale vélique** au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1^{er} de la présente proposition de loi ;

– ce taux est également majoré de 20 % lorsque les coûts sont supportés par des moyennes entreprises et de 30 % lorsqu'ils sont supportés par des petites entreprises.

Les 2^o à 4^o visent à assurer une coordination juridique.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD14 de M. Tavel et plusieurs de ses collègues du groupe La France insoumise – Nouveau Front Populaire, contre l'avis de la rapporteure. Cet amendement introduit un critère de conditionnalité pour que les équipements véliques éligibles au dispositif de suramortissement vert soient produits en France.

La commission a également adopté l'amendement CD12 de M. Tavel et plusieurs de ses collègues du groupe La France insoumise – Nouveau Front Populaire, contre l'avis de la rapporteure. Cet amendement ajoute le terme « auxiliaire » au nouveau 1^o A de l'article 39 *decies* C du code général des impôts. Il en résulte que le taux de 100 % du suramortissement vert, introduit par l'article, est réservé aux équipements permettant une propulsion auxiliaire vélique.

Deux amendements rédactionnels (CD54 et CD55) et un amendement de coordination juridique (CD56) de la rapporteure ont également été adoptés par la commission.

*

* *

Article 4

**Extension du champ des certificats d'économies d'énergie
aux navires à propulsion vélique**

Adopté par la commission avec modification

L'article 4 vise à étendre le périmètre des certificats d'économies d'énergie aux actions d'économie d'énergie réalisées par les navires à propulsion vélique sur les trajets effectués entre deux ports français ou entre un port français et un port étranger.

La commission a modifié le dispositif prévu à l'article 4 pour le transformer en expérimentation pour une durée de trois ans.

I. L'ÉTAT DU DROIT

**A. LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE, INSTRUMENT PRINCIPAL
DE LA POLITIQUE D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE FRANÇAISE**

Les certificats d'économies d'énergie (CEE) ont été créés en 2005 par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique⁽¹⁾, dite « loi POPE ». Ce dispositif, prévu aux articles L. 221-1 à L. 222-10 du code de l'énergie et encadré par l'article 8 de la directive européenne relative à l'efficacité énergétique⁽²⁾ révisée en 2023, est l'un des principaux instruments de la politique d'efficacité énergétique française. En effet, dans le cadre du paquet européen « *Fit for 55* » présenté par la Commission européenne, la France s'est engagée en 2023 à rehausser ses efforts pour réduire de 30 % sa consommation d'énergie finale en 2030 par rapport à 2012.

Le mécanisme des CEE vise à permettre la réalisation d'économies d'énergie dans tous les secteurs d'activité consommateurs d'énergie : logement résidentiel, bâtiment tertiaire, transport, agriculture, industrie et réseaux. Il consiste, *via* un mécanisme de marché, à obliger les fournisseurs d'énergies et les vendeurs de carburants automobiles, que l'on nomme les « obligés », à soutenir des actions d'économies d'énergie dans les secteurs d'activité précités. En contrepartie, les obligés détiennent, à l'issue de période de trois ans, une certaine quantité de CEE. En effet, à tous les travaux ou actions réalisés par les particuliers ou entreprises, que l'on nomme les « éligibles », en faveur d'économies d'énergie, est associée une quantité prédéfinie de CEE.

(1) Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique.

(2) Directive (UE) 2023/1791 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relative à l'efficacité énergétique et modifiant le règlement (UE) 2023/955.

Fonctionnement simplifié du mécanisme de CEE ⁽¹⁾

Chaque fournisseur d'énergie (électricité, gaz, chaleur, fioul et froid) et vendeur de carburant automobile se voit fixer, pour une période pluriannuelle, un objectif d'économies d'énergie à atteindre, sous peine de sanction financière. Ces obligés ont une liberté de moyens pour satisfaire leur obligation. Ils peuvent obtenir des CEE, attribués par les services du ministère chargé de l'énergie, de trois manières :

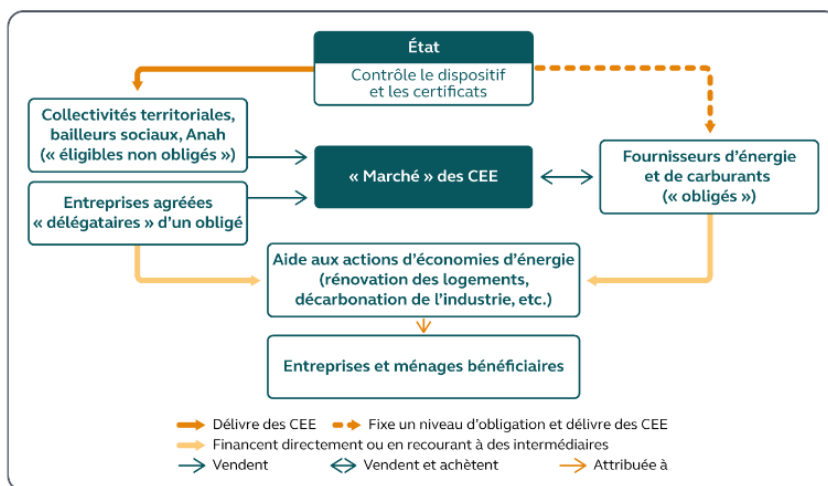
– par la réalisation d'actions d'économies d'énergie sur le patrimoine des éligibles ou en incitant les consommateurs (particuliers, entreprises, collectivités publiques), qu'ils soient leurs clients ou non, par des accompagnements particuliers ou des aides financières. Les économies sont valorisées soit de manière forfaitaire par des « fiches d'opérations standardisées » pour les actions les plus courantes, soit au cas par cas pour les « opérations spécifiques » qui n'ont pas d'équivalent ;

– par le financement de programmes concourant à la maîtrise des consommations énergétiques ;

– par l'achat direct de certificats sur un marché secondaire de gré à gré, les certificats constituant des biens meubles négociables qui peuvent être échangés.

Les collectivités territoriales et leurs groupements, l'agence nationale de l'habitat (Anah), les bailleurs sociaux ou encore certaines sociétés d'économie mixte, considérés comme « éligibles », peuvent également obtenir des certificats pour des opérations réalisées sur leur patrimoine afin de les vendre pour financer en partie ces opérations.

Schéma n° 1 : schéma simplifié du fonctionnement du dispositif des CEE



Source : Cour des comptes

(1) https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-09/20240917-Certificats-economie-energie_0.pdf

Les certificats d'économie d'énergie valorisent, dans une unité de compte spécifique ⁽¹⁾, non le coût d'une opération mais l'économie d'énergie finale qu'elle doit permettre. Selon le gouvernement, « *les économies d'énergies conventionnelles associées à une opération donnée s'étendent sur la durée de vie des matériaux et équipements concernés. Une durée de vie conventionnelle est ainsi déterminée pour chaque type d'opérations d'économies d'énergie afin de calculer les économies d'énergie sur cette durée de vie.* » ⁽²⁾

Depuis la première période d'expérimentation du mécanisme de CEE entre le 1^{er} juillet 2006 et le 30 juin 2009, quatre périodes d'obligations de CEE se sont succédé : 2011-2014, 2015-2017, 2018-2021 et 2022-2025. La sixième période des CEE est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026. Pour chaque période, est fixé un objectif global d'économie d'énergie.

OBJECTIFS GLOBAUX D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE PAR PÉRIODE DE CEE

2006-2009	2011-2014	2015-2017	2018-2021	2022-2025	2026-2030
•Objectif : 54 TWh cumac d'économies d'énergie	•Objectif : 345 TWh cumac d'économies d'énergie	•Objectif : 750 TWh cumac d'économies d'énergie	•Objectif : 2133 TWh cumac d'économies d'énergie	•Objectif : 2500 TWh cumac d'économies d'énergies	•Obligation annuelle globale portée à 1 050 TWh

- Le terme « cumac » provient de la contraction de « cumulé » et « actualisé » et prend en compte les économies d'énergie sur la durée de vie de l'action concernée ;
- 100 TWh cumac équivalent à la consommation énergétique résidentielle d'un million de Français pendant 15 ans ;
- 1 KWh cumac d'énergie finale équivaut à 1 CEE.

Le mécanisme des CEE a fortement évolué depuis sa mise en place en 2006. Comme le souligne le rapport de la Cour des comptes de 2024 ⁽³⁾, « *A la logique de marché initiale, fondée sur le soutien aux économies d'énergie les plus rentables à moindre coût, se sont ajoutés de nombreux autres objectifs. Une obligation additionnelle a ainsi été créée pour soutenir prioritairement les ménages précaires, des « programmes » ont été introduits en faveur d'actions d'innovation, d'accompagnement ou de formation, enfin des « bonifications » ont été allouées à certaines opérations.* »

(1) L'unité de compte est le kilowattheure d'énergie finale économisé.

(2) <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Rapport%20au%20Parlement%20-%20Dispositif%20CEE.pdf>

(3) https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-09/20240917-Certificats-economie-energie_0.pdf

B. MALGRÉ LA CRÉATION DES « PROGRAMMES CEE » ET DES BONIFICATIONS, LA PROPULSION VÉLIQUE EST ENCORE PEU PRISE EN COMPTE

Les programmes et bonifications du dispositif des CEE sont des instruments à la main de l'État qui répondent chacun à des objectifs différents. Les bonifications servent à orienter les producteurs de CEE vers certaines opérations qui, sans cela, n'auraient pas été privilégiées par les acteurs privés. Par ailleurs, depuis la deuxième période du dispositif, les obligés peuvent verser une contribution financière à des programmes qui recouvrent des actions d'accompagnement de la transition énergétique afin d'obtenir des CEE.

- L'article L. 221-8 du code de l'énergie prévoit que le montant des CEE *« peut être pondéré en fonction de la nature des bénéficiaires des économies d'énergie, de la nature des actions d'économies d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre évitées et de la situation énergétique de la zone géographique où les économies sont réalisées. »*

Le volume non pondéré de CEE alloué à une opération représente le volume d'économies d'énergie sur la durée de vie de l'opération considérée. Pour les opérations standardisées, ce volume est calculé forfaitairement et indiqué dans les fiches d'opérations standardisées. L'application d'une pondération consiste, pour une opération donnée, à appliquer un coefficient multiplicateur à ce volume pour le calcul des CEE alloués à cette opération. Ce coefficient n'est pas fixé dans les fiches d'opérations standardisées mais par arrêté.

Selon la mission IGF-CGE-IGEDD ⁽¹⁾, les pondérations servent à orienter les producteurs de CEE vers certaines opérations lesquelles, sans cela, n'auraient pas été privilégiées par les acteurs privés.

- L'article L. 221-7 du code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles peut donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie.

(1) <https://www.igf.finances.gouv.fr/files/live/sites/igf/files/contributed/Rapports%20de%20mission/2023/2023-M-095-04%20Rapport%20CEE%20PUBLIC.pdf>

Le programme REMOVE propose un accompagnement technique et une expertise aux entreprises à travers deux dispositifs complémentaires :

- LOG-te qui vise à réduire la consommation d'énergie des flottes de transports massifiées, notamment le transport maritime ;
- REMO qui accompagne les entreprises dans la mise en œuvre de solutions de report modal.

Dans ce cadre de ce programme financé par les CEE, l'association Wind Ship intervient sur la partie maritime en sensibilisant les donneurs d'ordre sur les conditions nécessaires au développement d'un service de cabotage maritime vélique à moyen terme. Une étude technico-économique a par exemple été menée sur la Baie de Quiberon, en Bretagne, pour évaluer la faisabilité et l'opportunité d'un transport de marchandises à voile sur des courtes distances.

D'un point de vue général, selon l'Inspection générale des finances (IGF), *« les transports, pourtant premier secteur consommateur d'énergie devant le bâtiment, ne mobilisent quant à eux que marginalement des CEE, ce qui peut témoigner d'une cherté relative des gisements y afférents et d'une inadaptation partielle de cet outil aux enjeux du secteur ⁽¹⁾ »*. Plus particulièrement sur le transport maritime, notamment par la propulsion vélique, l'absence de fiche d'opération standardisée « vélique » complexifie l'application du dispositif des CEE.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 4 vise à étendre le périmètre des certificats d'économies d'énergie aux actions d'économie d'énergie réalisées par les navires à propulsion vélique. Selon la rapporteure, cette mesure vise à garantir la compétitivité coût des navires de transport vélique en réduisant leurs coûts d'exploitation.

Cet article complète ainsi l'article L. 221-7 du code de l'énergie relatif à la délivrance de certificats d'économies d'énergie afin de rendre éligibles aux CEE les actions d'économies d'énergie réalisées par un navire à propulsion vélique sur les trajets effectués entre deux ports français ou entre un port français et un port étranger pour assurer une activité de transport de marchandises ou de passagers.

Il est également précisé que ces actions peuvent donner lieu à une bonification des certificats au sens de l'article L. 221-8 du code de l'énergie dans des conditions prévues par décret.

(1) <https://www.igf.finances.gouv.fr/files/live/sites/igf/files/contributed/Rapports%20de%20mission/2023/2023-M-095-04%20Rapport%20CEE%20PUBLIC.pdf>

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté les amendements identiques CD57 de la rapporteure et CD45 de M. Jimmy Pahun (Les Démocrates) qui visent à transformer le dispositif prévu à l'article 4 en expérimentation réservée aux navires battant pavillon français, pendant une durée de trois ans.

*

* *

Article 5

Fonds pour la décarbonation du transport maritime

Adopté par la commission avec modification.

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

La commission a réservé le fonds au soutien de la filière maritime française et de son industrie sur le territoire national ainsi qu'aux seuls navires battant pavillon français.

I. L'ÉTAT DU DROIT

A. L'OBJECTIF AMBITIEUX DE NEUTRALITÉ CARBONE DU TRANSPORT MARITIME D'ICI 2050...

Le transport maritime international est à l'origine d'environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) et de 16 % des émissions relatives au transport de marchandises. En l'absence de mesures de réduction de ces émissions, elles pourraient atteindre 130 % de leur niveau de 2008 en 2050 en raison de la hausse constante des volumes de fret ⁽¹⁾.

Dans l'objectif de réduire cette empreinte carbone, plusieurs mesures contraignantes, associées à des objectifs de réduction des émissions du transport maritime, ont été adoptées à l'échelle internationale et européenne.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en 2023 une stratégie sur la réduction des émissions de GES du transport maritime avec un

(1) https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/250608_DP_UNOC_Decarbonation-secteur-maritime.pdf

objectif de moins 20 % dès 2030 et de neutralité carbone d'ici 2050. Pour atteindre ces objectifs, les États membres de l'OMI se sont accordés en avril 2025 sur des mesures universelles et contraignantes dont un mécanisme de tarification du carbone.

À l'échelle européenne, le règlement européen FuelEU⁽¹⁾ adopté en 2023 vise à réduire les émissions de GES du secteur de la navigation maritime en encourageant l'utilisation de carburants moins émetteurs de GES et en évitant les distorsions du marché intérieur. Ce règlement s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 UMS qui servent au transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales quel que soit leur pavillon. Parmi les principales mesures prévues par le texte, une mesure vise à réduire progressivement l'intensité en GES de l'énergie utilisée à bord d'un navire de 2 % en 2025 à 80 % d'ici 2050. Il est prévu de flécher les recettes générées par la mise en œuvre du règlement pour des projets de soutien à la décarbonation du secteur maritime.

En outre, depuis 2024, le secteur maritime est intégré au système européen d'échange de quotas d'émissions (SEQUE-1) qui est entré en vigueur en 2005 à la suite du protocole de Kyoto.

B. ... NÉCESSITERA D'Y CONSACRER D'IMPORTANTES FINANCEMENTS

Les besoins de financement pour couvrir le coût de la décarbonation du transport maritime sont colossaux. L'OMI estime que la transition maritime mondiale nécessitera jusqu'à 28 milliards de dollars par an pour le renouvellement de la flotte mondiale, laquelle compte environ 100 000 navires, et jusqu'à 90 milliards de dollars par an pour les carburants et les infrastructures associées.

Au niveau national, un plan d'investissement d'1,5 milliard d'euros a été lancé avec un volet spécifique dans France 2030 suite à une annonce du Président de la République lors des Assises de l'économie de la mer du 28 novembre 2022. En février 2026, les trois premiers projets lauréats du dispositif du Conseil d'orientation pour la recherche et l'innovation de la filière des industriels de la mer « CORIMER Navire Bas Carbone » de France 2030 lancé en 2025 ont ainsi été annoncés.

Par ailleurs, un fonds a également vocation à être abondé par les revenus générés par le marché carbone européen ou ETS (pour *emissions trading schemes* en anglais) du secteur maritime ainsi que par les éventuelles pénalités applicables dans le cadre du règlement FuelEU. Lors de la dernière réunion du Comité interministériel de la mer du 26 mai 2025, le comité a acté le fléchage du produit dont la France bénéficiera au titre du marché carbone européen (EU ETS) vers le fonds de financement dédié à la décarbonation du secteur maritime. Pour 2026, 90 millions d'euros devaient être mobilisés sur les montants collectés au titre de

(1) Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

l'année passée. Finalement, ce sont 70 millions d'euros en autorisations d'engagement et 30 millions d'euros en crédits de paiement qui abondent le programme 205 « Affaires maritimes, pêche et aquaculture » de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, tel que prévu par la loi de finances pour 2026 qui financeront des appels à projets opérés par l'Ademe.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

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

Il crée ainsi un nouvel article L. 229-18-9 au sein du code de l'environnement qui dispose que « *Le fonds pour la décarbonation du transport maritime est chargé de soutenir la filière maritime, sur l'ensemble des segments de la flotte, y compris la propulsion vélique, afin de lui permettre de réduire son empreinte environnementale, notamment et ses émissions de gaz à effet de serre, conformément à l'objectif de neutralité carbone. Un décret en Conseil d'État précise les conditions de mise en œuvre du fonds.* ».

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD19 de M. Tavel et plusieurs de ses collègues du groupe La France insoumise – Nouveau Front Populaire, contre l'avis de la rapporteure. Cet amendement précise que le fonds pour la décarbonation du transport maritime prévu à l'article 5 est réservé au soutien de la filière maritime française et de son industrie sur le territoire national.

La commission a également adopté l'amendement CD59 de la rapporteure qui vise à garantir que le fonds est chargé de soutenir la flotte battant pavillon français.

Un amendement rédactionnel CD60 de la rapporteure a également été adopté.

*

* *

Article 6

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

Adopté en commission avec modification

L'article 6 vise à exclure du contingent économique, qui est un dispositif de régulation annuel des exportations de rhum traditionnel d'outre-mer vers la France hexagonale, les quantités transportées à bord de navires à propulsion vélique et battant pavillon français. La commission n'y a apporté que des modifications rédactionnelles et de coordination.

I. L'ÉTAT DU DROIT

Le rhum produit dans les départements et régions d'outre-mer (DROM), à savoir en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique ou à La Réunion, bénéficie d'une fiscalité dérogatoire par rapport aux autres spiritueux et aux rhums issus de pays tiers.

● Le **contingent fiscal** concerne le bénéfice d'un tarif particulier de l'accise lors de la mise à la consommation du rhum traditionnel d'outre-mer en France hexagonale.

Ce contingent fiscal est un régime d'aide d'État. La décision n° 189/2014/UE du Conseil autorise la France à appliquer au rhum « traditionnel »⁽¹⁾ produit en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique ou à La Réunion, et vendu sur le territoire de la France hexagonale, un **taux d'accise réduit** qui peut être inférieur au taux minimal d'accise fixé par la directive 92/84/CEE du Conseil, mais qui ne peut être inférieur de plus de 50 % au taux d'accise national normal sur l'alcool.

Ce taux d'accise réduit vise notamment à compenser le surcoût lié aux spécificités de la production de ce rhum.

● Le **contingent économique** est un dispositif de régulation annuel des exportations de rhum traditionnel d'outre-mer vers la France hexagonale « *afin d'assurer un accès équitable des producteurs domiens au marché métropolitain* »⁽²⁾.

(1) Le rhum dit « traditionnel » ou « de sucrerie » est un des principaux alcools produits à partir de la mélasse issue de la canne à sucre. Il se distingue du « rhume de distillerie » ou « rhum agricole » obtenu par la fermentation alcoolique et distillation du jus de canne à sucre et non de mélasse.

(2) <https://www.douane.gouv.fr/fiche/regimes-contingentaires-du-rhum-traditionnel-doutre-mer>

L'article 362 du code général des impôts définit ce contingent à l'exportation : « *Peuvent être exportés des départements français d'outre-mer vers la France métropolitaine en exemption de la soulte et jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de 153 000 hectolitres d'alcool pur les rhums et tafias traditionnels qui répondent aux conditions de l'article 3 du décret n° 88-416 du 22 avril 1988 et ne titrant pas plus de 90 % vol.* »

Le volume du contingent est réparti entre les distilleries éligibles au début de chaque campagne rhumière par arrêté. Chaque opérateur se voit ainsi attribuer une fraction de ce contingent, au-delà de laquelle il doit s'acquitter d'une taxe, la soulte, au moment de l'exportation des produits vers l'hexagone.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 6 vise à exclure du contingent économique prévu au premier alinéa de l'article 362 du code général des impôts les quantités de rhums traditionnels transportées vers la France hexagonale à bord de navires à propulsion vélique, tels que définis à l'article 1^{er} de la présente proposition de loi, et battant pavillon français.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD61 de la rapporteure de rédaction globale à portée rédactionnelle de l'article 6.

L'amendement insère le dispositif proposé à l'article 6 directement à l'article 362 du code général des impôts qui prévoit le dispositif de contingent économique pour les exportations de rhum traditionnel vers la France métropolitaine. Il corrige également une erreur de référence en y substituant la référence à l'article L. 5000-2-3 du code des transports qui définit les navires à propulsion vélique.

*

* *

Article 7

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

Adopté en commission sans modification

L'article 7 vise à abaisser le tarif particulier d'accise applicable au rhum traditionnel mis à la consommation en France hexagonale lorsqu'il est transporté à bord de navires à propulsion vélique.

I. L'ÉTAT DU DROIT

Comme vu à l'article 6, le rhum traditionnel produit dans les départements et régions d'outre-mer (DROM), à savoir en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique ou à La Réunion, bénéficie d'une fiscalité dérogatoire.

Le régime du contingent fiscal prévoit l'application d'un tarif particulier de l'accise au rhum traditionnel des départements d'outre-mer, tels que définis à l'article L. 313-24 du code des impositions sur les biens et services, mis à la consommation dans l'hexagone dans la limite d'un volume annuel d'alcool pur de 153 000 hectolitres d'alcool pur.

En France hexagonale, les volumes de rhum traditionnel d'outre-mer peuvent bénéficier du tarif particulier de l'accise fixé par l'article L. 313-25 du code des impositions sur les biens et services lors de la mise à la consommation. Ce tarif est fixé pour 2026 à 966,75 euros par hectolitre d'alcool pur contenu dans le produit.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 7 complète l'article L. 313-25 du code des impositions sur les biens et services par un alinéa qui prévoit que le tarif particulier de l'accise applicable au rhum traditionnel est réduit de :

– 5 % lorsque le rhum est transporté vers la France hexagonale par un navire à propulsion vélique au sens du premier alinéa de l'article L. 5000-2-3 du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1^{er} de la présente proposition de loi ;

– 20 % lorsque le rhum est transporté par un navire à propulsion principale vélique au sens du deuxième alinéa du même article L. 5000-2-3.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 7 sans modification.

*

* *

Article 8 **Gages**

Adopté en commission sans modification

Le présent article prévoit un mécanisme de compensation de la perte de recettes et des charges pour l'État et les organismes de Sécurité sociale qui résulteraient de l'adoption de la présente proposition de loi.

Le présent article a pour objet de compenser la perte de recettes et la charge pour l'État et pour les organismes de Sécurité sociale pouvant résulter de la mise en œuvre de la proposition de loi. Il garantit la recevabilité de la proposition de loi.

Il prévoit, à cette fin, la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services (État) et une majoration de l'accise sur les tabacs (organismes de Sécurité sociale).

La commission a adopté l'article 8 sans modification.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 1^{er} avril 2026, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de Mme Agnès Firmin Le Bodo, la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique (n° 1502).

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 CO₂ 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 CO₂ : 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^{er} 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 CO₂ 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 CO₂ 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 Miaraka, 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 plaignons 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 CO₂ 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 Feur. 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^{er}.

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^{er} : 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^{er} 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'émetts 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^{er}, 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^{er} 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^{er} **modifié**.*

Après l'article 1^{er}

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 transpartisan 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 CO₂ 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 grément. 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 empli 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 retreindre 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'auteur 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 vélisque, 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 adoptions 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 feuillet 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, le rétrofit 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^{er} : 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^{er}, 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 transparent. 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.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Agence de la transition écologique (Ademe)

M. Antoine Dupont, chef de service adjoint transports et mobilité

M. Antoine Lebefaude, architecte naval

M. Philippe Cauneau, coordinateur thématique maritime et fluvial

Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

M. Éric Banel, directeur général

M. Jean-Philippe Quitot, chef du service des flottes et des marins

Mme Anne Coroller, chargée de mission Innovation et décarbonation du transport maritime

Table ronde

– Cluster Maritime Français *

M. Alexandre Luczkiewicz, directeur adjoint en charge de l'innovation, du numérique et du réglementaire

M. Antonin Deora, adjoint au directeur en charge des affaires publiques

– Armateurs de France *

M. Edouard Louis-Dreyfus, président

M. Laurent Martens, délégué général

– TOWT - Transport à la voile

M. Guillaume Le Grand, président cofondateur

– Neoline

M. Jean Zanuttini, président

Table ronde

– **Wind Ship**

Mme Lise Detrimont, déléguée générale

M. Nicolas Boulet, membre du conseil d’administration de Wind Ship et directeur de Wisamo

– **Transport & Environnement**

Mme Fanny Pointet, responsable des expéditions durables

– **Grain de Sail**

M. Jacques Barreau, directeur général

– **Windcoop**

M. François Harary membre du conseil d’administration de Windcoop, et directeur financier de la société Arcadie

M. Nils Joyeux, directeur général

** Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*