



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.

TEXTE DE LA COMMISSION

*DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE*

ANNEXE AU RAPPORT

PROPOSITION DE LOI

*visant à accélérer le développement
du transport maritime à propulsion vélique*

(Première lecture)

Article 1^{er}

- ① Après l'article L. 5000-2-2 du code des transports, il est inséré un article L. 5000-2-3 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 5000-2-3. – Un navire à propulsion vélique est un navire équipé de dispositifs techniques destinés à exploiter directement l'énergie du vent pour assurer sa propulsion.
- ③ « Un navire à propulsion auxiliaire vélique est conçu ou équipé pour que sa propulsion soit assurée à hauteur d'au moins 5 % par l'énergie du vent.
- ④ « Un navire à propulsion principale vélique est conçu pour que sa propulsion soit assurée à hauteur d'au moins 50 % par l'énergie du vent.
- ⑤ « Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret. »

Article 1^{er} bis (nouveau)

- ① À compter du 1^{er} janvier 2027, lorsqu'un marché public a pour objet l'acquisition, le renouvellement ou l'affrètement de navires ou de services de transport maritime, les critères d'attribution prévus à l'article L. 2152-7 du code de la commande publique tiennent compte des incidences environnementales des navires sur l'ensemble du cycle de vie de ceux-ci ainsi que, lorsque les caractéristiques techniques et opérationnelles des besoins le permettent, de la possibilité de recourir à des solutions de propulsion vélique ou de propulsion assistée par le vent.
- ② Ces incidences sont appréciées notamment au regard de la fabrication des principales composantes du navire, de son assemblage ainsi que des lieux de production et de maintenance, dont les opérations de réparation des éléments constitutifs, et des conditions de leur acheminement.
- ③ Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, 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.

Article 2

- ① I. – Le deuxième alinéa de l'article L. 5553-11 du code des transports est ainsi modifié :

- ② 1° Sont ajoutés les mots : « , ou de navires à propulsion principale vélique au sens de l'article L. 5000-2-3 » ;
- ③ 2° À la fin, les mots : « , ou de navires à propulsion principale vélique au sens de l'article L. 5000-2-3 » sont supprimés.
- ④ II. – Le 2° du I entre en vigueur trente-six mois après la promulgation de la présente loi.

Article 3

- ① L'article 39 *decies* C du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est ainsi modifié :
- ③ a) Après le premier alinéa, il est inséré un 1° A ainsi rédigé :
- ④ « 1° A Une somme égale à 100 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf et produits en France, qui permettent une propulsion auxiliaire vélique, au sens de l'article L. 5000-2-3 du code des transports, pour les navires et les bateaux de transport de marchandises ou de passagers ainsi que les navires spéciaux qui sont affectés à leur activité. Le taux est majoré :
- ⑤ « a) De 20 % lorsque le navire est à propulsion principale vélique au sens du même article L. 5000-2-3 ;
- ⑥ « b) De 20 % lorsque les coûts sont supportés par des moyennes entreprises au sens de l'annexe I 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 ;
- ⑦ « c) De 30 % lorsque les coûts sont supportés par des petites entreprises au sens de la même annexe I ; »
- ⑧ b) Au onzième alinéa, la référence : « 1° » est remplacée par la référence : « 1° A » ;
- ⑨ c et d) (*Supprimés*)
- ⑩ 2° (*nouveau*) Au IV, le mot : « onzième » est remplacé par le mot : « quinzième ».

Article 4

- ① I. – (*Supprimé*)
- ② II (*nouveau*). – À titre expérimental, pour une durée de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, les actions d'économies d'énergie réalisées au sein de navires à propulsion vélique battant pavillon français et ayant une activité de transport maritime entre deux ports français ou entre un port français et un port étranger peuvent donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie et aux pondérations associées dans les conditions prévues à l'article L. 221-8 du code de l'énergie.
- ③ III (*nouveau*). – Les conditions de mise en œuvre du I du présent article sont définies par voie réglementaire. Elles précisent notamment les conditions d'évaluation de l'expérimentation en vue d'une éventuelle généralisation.
- ④ IV (*nouveau*). – Au plus tard six mois avant le terme de l'expérimentation, le ministre chargé de la mer remet au Parlement un rapport d'évaluation de sa mise en œuvre.

Article 5

- ① La sous-section 3 *bis* de la section 2 du chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par un article L. 229-18-9 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 229-18-9. – Le fonds pour la décarbonation du transport maritime est chargé de soutenir la filière maritime française et son industrie sur le territoire national, sur l'ensemble des segments de la flotte battant pavillon français, y compris la propulsion vélique, afin de permettre à cette filière de réduire son empreinte environnementale et ses émissions de gaz à effet de serre.
- ③ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions de mise en œuvre du fonds. »

Article 6

- ① I (*nouveau*). – Le troisième alinéa de l'article 362 du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les quantités faisant l'objet d'un transport maritime vers la France métropolitaine sur des navires à propulsion vélique, définis à l'article L. 5000-2-3 du code des transports,

battant pavillon français ne font pas partie du contingent mentionné au premier alinéa du présent article. »

② II. – (*Supprimé*)

Article 7

① L'article L. 313-25 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :

② « Ce tarif bénéficie d'un allègement de 5 % lorsque le rhum fait l'objet d'un transport sur des navires à propulsion vélique et d'un allègement de 20 % lorsque le rhum fait l'objet d'un transport sur des navires à propulsion principale vélique. »

Article 8

① I. – La perte de recettes est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

② II. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

③ III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration de 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.