



TEXTE ADOPTÉ n° 283

« Petite loi »

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

12 mai 2026

PROPOSITION DE LOI

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

ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE
EN PREMIÈRE LECTURE

L'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros : **1502** et **2615**.

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 au cours de 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 leur 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 des incidences environnementales et les conditions d'appréciation de la faisabilité 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 I. – 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 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, lorsque le contrat d'acquisition de ces équipements ou le contrat de construction des ces navires ou de ces bateaux est conclu à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2030. 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 a bis) (nouveau) À la fin des 1° et 2° et du a du 3° et aux 4° et 5°, l'année : « 2027 » est remplacée par l'année : « 2030 » ;
- ⑨ b) Au onzième alinéa, la référence : « 1° » est remplacée par la référence : « 1° A » ;

- ⑩ *c et d) (Supprimés)*
- ⑪ 2° (*nouveau*) Au IV, le mot : « onzième » est remplacé par le mot : « quinzième ».
- ⑫ II (*nouveau*). – La perte de recettes pour l'État résultant des *a* et *a bis* du 1° du I 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.

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 par des 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 II 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 et la modernisation des infrastructures portuaires, afin de permettre à cette filière de réduire son empreinte environnementale et ses émissions de gaz à effet de serre.

- ③ « Une attention particulière est accordée au financement de projets de décarbonation du transport maritime dans les territoires ultramarins, notamment ceux visant au développement de navires à propulsion vélique assurant des liaisons de transport de marchandises ou de passagers entre les îles et archipels.
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les conditions de mise en œuvre du fonds. »

Article 6

(Supprimé)

Article 6 bis (nouveau)

Le premier alinéa de l'article L. 2152-7 du code de la commande publique est complété par une phrase ainsi rédigée : « Dans les territoires mentionnés aux articles 73 et 74 de la Constitution ainsi qu'en Nouvelle-Calédonie, les critères environnementaux peuvent notamment tenir compte des émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime des biens et produits achetés et valoriser le recours à des navires à propulsion principale vélique définis à l'article L. 5000-2-3 du code des transports. »

Article 7

(Supprimé)

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.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 12 mai 2026.

La Présidente,

Signé : YAËL BRAUN-PIVET