XVII^{e} législature

Session ordinaire de 2025-2026

Deuxième séance du mardi 12 mai 2026

Transport maritime à propulsion vélique

Suite de la discussion d'une proposition de loi

Mme la présidente

La parole est à M. Didier Le Gac.

M. Didier Le Gac

Comme cela est rappelé dans l'exposé des motifs de la présente proposition de loi, les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont fixé l'objectif de neutralité carbone du secteur à l'horizon 2050. C'est pourquoi il y a urgence à développer les 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 est conçu pour des navires fonctionnant à l'énergie fossile, le présent texte vise à structurer cette filière émergente en reconnaissant juridiquement les navires marchands à propulsion vélique. Il est urgent de mobiliser différents leviers fiscaux et réglementaires pour développer ce secteur et pour que notre pays se positionne comme leader dans ce domaine.

Les perspectives concrètes de la filière en France sont estimées à 1,6 milliard d'euros, avec trois sites industriels implantés dans notre pays en trois ans, seize compagnies maritimes dédiées à cette filière, plus de quatorze équipementiers et 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, ou encore Windcoop, à Lorient, qui a récemment obtenu un prêt de 28,5 millions d'euros pour la construction du Miaraka, le premier porte-conteneurs propulsé majoritairement par le vent. Je me réjouis comme notre collègue Lecoq de la reprise de la compagnie Towt par un nouvel acteur et je salue le travail réalisé par Guillaume Le Grand, son fondateur.

C'est dire combien ce texte intervient à un moment déterminant pour la filière vélique. Il 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 – 50 millions ! 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 certificats d'économie d'énergie (C2E), créer un fonds afin de soutenir la transition du secteur : telles sont les principales dispositions de ce texte, que notre groupe soutiendra évidemment.

Je sais, monsieur le ministre, que nous pouvons compter sur l'appui du gouvernement. S'agissant de ses engagements budgétaires, je ne peux conclure sans vous faire part de mon regret concernant l'enveloppe fléchée des crédits carbone issus des revenus du système communautaire d'échange de

quotas d'émission de l'UE (ETS) destinée à la décarbonation de la filière maritime. Le projet de loi de finances (PLF) en fixait le montant à 90 millions d'euros ; votée à 70 millions, elle a encore diminué pour se situer aujourd'hui à 55 millions. Attention, à ce rythme, cette décarbonation risque d'être ralentie. Surtout, le dispositif ETS doit être un stimulant et non un système qui pénalise nos armateurs et qui plomberait demain leur résultat, je le dis ici avec force.

Raison de plus pour nous saisir de l'occasion que représente ce texte relatif au soutien au développement de la propulsion vélique dans le domaine du transport maritime, en souhaitant qu'il soit adopté – je crois que c'est bien parti – le plus largement possible. (Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et DR ainsi que sur les bancs des commissions)

_____