

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

230^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 12 mai 2026

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME YAËL BRAUN-PIVET

1. **Souhaits de bienvenue à une délégation étrangère** (p. 4408)
2. **Questions au gouvernement** (p. 4408)

HANTAVIRUS (p. 4408)

M. Aurélien Rousseau

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées

RELATIONS AVEC L'ALGÉRIE (p. 4408)

M. Julien Odoul

Mme Alice Rufo, ministre déléguée auprès de la ministre des armées et des anciens combattants

M. Julien Odoul

Mme Alice Rufo, ministre déléguée

HANTAVIRUS (p. 4409)

Mme Léa Balage El Mariky

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées

SITUATION EN NOUVELLE-CALÉDONIE (p. 4410)

M. Philippe Vigier

Mme Naïma Moutchou, ministre des outre-mer

HANTAVIRUS (p. 4411)

Mme Élise Leboucher

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées

SITUATION EN GUYANE (p. 4411)

M. Jean-Victor Castor

Mme Naïma Moutchou, ministre des outre-mer

M. Jean-Victor Castor

HANTAVIRUS (p. 4412)

M. Jean-François Rousset

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées

CALAMITÉS AGRICOLES DANS LE GERS (p. 4413)

M. David Taupiac

Mme Annie Genevard, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire

NARCOTRAFFIC (p. 4413)

Mme Tiffany Joncour

M. Laurent Nuñez, ministre de l'intérieur

Mme Tiffany Joncour

PRIX DES CARBURANTS (p. 4414)

Mme Cendrine Chazé

M. Roland Lescure, ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique

ACÉTAMIPRIDE (p. 4415)

M. Maxime Laisney

Mme Annie Genevard, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire

M. Maxime Laisney

Mme Annie Genevard, ministre

SITUATION AU MOYEN-ORIENT (p. 4415)

M. Hendrik Davi

M. Benjamin Haddad, ministre délégué chargé de l'Europe

NARCOTRAFFIC (p. 4416)

M. Éric Ciotti

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre

DROITS D'INSCRIPTION DIFFÉRENCIÉS À L'UNIVERSITÉ (p. 4417)

M. Pierre Pribetich

M. Philippe Baptiste, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace

PORT DE L'UNIFORME DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES (p. 4418)

M. Pierre Cazeneuve

M. Édouard Geffray, ministre de l'éducation nationale

OFFRE D'ÉLECTRICITÉ EN CHARENTE (p. 4418)

Mme Caroline Colombier

M. Roland Lescure, ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique

Mme Caroline Colombier

ASSURANCE CHÔMAGE DES TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS (p. 4419)

M. Xavier Roseren

M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités

Suspension et reprise de la séance (p. 4420)

PRÉSIDENCE DE MME NADÈGE ABOMANGOLI

3. Transport maritime à propulsion vélique (p. 4420)

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 4420)

M. Jean-Michel Brard

M. Jean-Paul Lecoq

M. Timothée Houssin

M. Didier Le Gac

M. Matthias Tavel

M. Fabrice Roussel

M. Fabrice Brun

M. Damien Girard

M. Jimmy Pahun

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 4426)

Article 1^{er} (p. 4426)

Amendement n° 50

M. Laurent Panifous, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement

Amendements n°s 2, 41, 34, 35 rectifié, 36, 40, 3

Article 1^{er} *bis* (p. 4430)

Amendement n° 16

Article 2 (p. 4430)

Amendements n°s 4, 33, 37

Article 3 (p. 4432)

Amendements n°s 5, 48, 17, 22, 18, 23, 6, 24, 46

Article 4 (p. 4436)

M. Timothée Houssin

Amendements n°s 19, 7, 27

Suspension et reprise de la séance (p. 4437)

Article 5 (p. 4437)

M. Matthias Tavel

Amendement n° 9

Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature

Amendements n°s 8, 28, 39, 38, 45

Article 6 (p. 4444)

Amendements n°s 14, 42

Après l'article 6 (p. 4445)

Amendement n° 30

Article 7 (p. 4445)

Amendements n°s 15, 43

Après l'article 7 (p. 4445)

Amendements n°s 12, 13, 25, 44

Article 8 (p. 4447)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 4447)

M. Éric Coquerel (LFI-NFP)

M. Jimmy Pahun (Dem)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 4448)

4. Information et protection des victimes de violences sexistes et sexuelles (p. 4448)

PRÉSENTATION (p. 4448)

Mme Laure Miller, rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

M. Gérald Darmanin, garde des sceaux, ministre de la justice

5. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 4450)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME YAËL BRAUN-PIVET

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE

Mme la présidente. Je suis heureuse de souhaiter la bienvenue à M. Spyridon Koulkoudinas, président du groupe d'amitié Grèce-France. *(Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent.)*

2

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les questions au gouvernement.

HANTAVIRUS

Mme la présidente. La parole est à M. Aurélien Rousseau.

M. Aurélien Rousseau. À l'heure où nous tenons cette séance, des malades à l'hôpital Bichat à Paris, des soignants, des personnels des agences régionales de santé et des agents du ministère de la santé se battent pour empêcher la propagation du virus. Je veux d'abord leur rendre hommage. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

Madame la ministre de la santé, au nom du groupe Socialistes et apparentés, je voudrais vous dire notre soutien aux actions engagées par le gouvernement, notamment celles qui visent à contrôler la propagation éventuelle du virus en prenant les dispositions les plus protectrices. Face à l'incertitude, c'est la seule solution raisonnable.

Notre soutien a pour corollaire une attente. L'attente de nos concitoyens – ceux qui ont des interrogations légitimes, pas les dingues qui, comme d'habitude, sont décapsulés dès qu'une crise arrive –, *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC ainsi que sur quelques bancs des groupes EPR, Dem et LIOT)* ceux qui veulent connaître la vérité et, en toute transparence, ce que nous savons et ce que nous ne savons pas. Cette attente est aussi celle du Parlement : nous avons besoin de modalités de délibération démocratique en temps de crise, sinon, chaque adaptation de votre posture sera critiquée comme un errement, notamment par les ex-futurs premiers ministres...

M. Alexandre Dufosset. Attal !

M. Aurélien Rousseau. ...de Mme Le Pen : M. Philippot ou M. Dupont-Aignan. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC.)*

Soutien, attente, mais aussi besoin de cohérence. La cohérence c'est ne pas affaiblir les outils de dialogue entre la science et la société – je pense à Santé publique France – c'est ne pas affaiblir nos outils de riposte – je pense aux ARS –, c'est ne pas affaiblir nos outils d'expertise – je pense à l'Anses et à l'Office français de la biodiversité. La cohérence c'est aussi, à l'occasion de cette crise, réfléchir à nouveau à certaines des mesures que vous avez annoncées au cours des derniers mois. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC. – Mme Nicole Dubré-Chirat applaudit également.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées.

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées. Vous l'avez dit, nous savons certaines choses sur ce virus – c'est plutôt une bonne nouvelle. Il est connu depuis les années 1990 ; sa transmission peut être interhumaine ; il peut rendre malade, très malade, voire provoquer le décès des patients. Vous l'avez dit également, il y a aussi des choses que nous ne savons pas sur ce virus, notamment le lieu où la première personne qui en est décédée a été contaminée. Nous ne disposons pas non plus de la totalité du séquençage du virus, raison pour laquelle, même si les données dont nous disposons pour l'instant sont plutôt rassurantes, nous n'avons pas encore la certitude qu'il n'a pas muté.

Dès l'alerte de l'Organisation mondiale de la santé le 3 mai dernier, avec le ministère, le centre de crise, la direction générale de la santé, Santé publique France, la mission risque épidémiologique, l'Institut Pasteur et des scientifiques, nous nous sommes organisés pour pouvoir apporter des données sûres de manière transparente à nos concitoyens.

Merci pour le soutien que vous apportez à la politique que nous menons avec le Premier ministre. Dès le 7 mai, nous avons publié des communiqués de presse et effectué des communications publiques à la télévision ou à la radio. Des réunions se tiennent deux fois par jour à Matignon sur ce sujet.

Je profite de votre question pour remercier tous les acteurs qui sont déjà engagés, tels Santé publique France et les agences régionales de santé, avec lesquelles j'entretiens un lien très étroit. C'est d'ailleurs ce qui a permis d'hospitaliser les patients à risque – j'aurai l'occasion d'y revenir. Enfin, les réorganisations dont vous parlez ne créent aucune difficulté dans notre réponse à la crise.

RELATIONS AVEC L'ALGÉRIE

Mme la présidente. La parole est à M. Julien Odoul.

M. Julien Odoul. Madame la ministre Alice Rufo, le 8 mai, pendant que la nation commémorait la victoire sur l'Allemagne nationale-socialiste,... (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. Jean-François Coulomme. Diffusez « Maréchal, nous voilà ! » (*Protestations sur les bancs du groupe RN.*)

Un député du groupe RN. C'est qui, le ringard ?

M. Julien Odoul. ...vous avez participé en Algérie à une manifestation antifranaïse. Cette manifestation était organisée par un régime qui a fait de la haine de la France son fonds de commerce politique. Depuis des années, le régime algérien attise une francophobie obsessionnelle et utilise la rente mémorielle comme une arme diplomatique permanente. Après Gérard Darmanin s'inclinant devant le mausolée glorifiant les tueurs de civils et de soldats français, voilà donc un nouveau geste de soumission adressé à Alger.

Pendant ce temps, ce pouvoir hostile retient arbitrairement notre compatriote Christophe Gleizes...

M. Jean-François Coulomme. ...dont vous n'avez que faire !

M. Julien Odoul. ... depuis 2024. Pendant ce temps, Alger refuse de reprendre ses ressortissants sous obligation de quitter le territoire français, bafouant le droit international. Pendant ce temps, les dirigeants algériens insultent notre histoire et nos compatriotes musulmans harkis. (*Mme Marie Mesmeur s'exclame.*)

Jusqu'où irez-vous dans l'humiliation ? À quel moment la France cessera-t-elle d'être un paillason ?

Vous avez appelé à regarder l'histoire en face ; je vous poserai donc une question très claire. La France demandera-t-elle la présence d'un ministre algérien pour commémorer les massacres d'Oran du 5 juillet 1962 où plus de 700 Européens furent enlevés, torturés et égorgés par les terroristes du FLN algérien ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR. – Mme Caroline Colombier et M. José Gonzales se lèvent pour applaudir. – Mme Michèle Tabarot applaudit également. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.*)

Mme Hélène Laporte. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées et des anciens combattants.

Mme Alice Rufo, ministre déléguée auprès de la ministre des armées et des anciens combattants. Vous avez évoqué la situation de notre compatriote et je veux d'abord informer la représentation nationale qu'il a reçu hier pour la première fois une visite consulaire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR. – « Super ! » et rires sur les bancs du groupe RN.*) Bien évidemment, nous souhaitons qu'il puisse rentrer rapidement en France.

Je me suis en effet rendue en Algérie où j'ai rencontré les plus hautes autorités, le président de la république algérienne et le chef d'état-major des armées. Nous avons relancé la coopération de défense et de sécurité...

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

Mme Alice Rufo, ministre déléguée. ...qui est essentielle dans la période de déstabilisation que nous connaissons en Méditerranée, au Moyen-Orient et, bien évidemment, au Sahel. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes EPR, Dem et GDR.*)

À la suite de la visite qu'avait effectuée le ministre de l'intérieur et qui a permis la reprise de la coopération migratoire – zéro laissez-passer consulaire à la même époque l'année dernière ; à présent, la coopération reprend –,...

Plusieurs députés du groupe RN. Combien de laissez-passer ?

Mme Alice Rufo, ministre déléguée. ...nous continuerons en ce sens, tout simplement parce que ça marche. (*Applaudissements sur les bancs des groupes EPR et Dem ainsi que sur quelques bancs du groupe GDR. – Protestations sur les bancs du groupe RN.*)

M. Sébastien Chenu. N'importe quoi !

Mme Alice Rufo, ministre déléguée. Enfin, vous m'avez posé une question sur la mémoire et je vais vous répondre. La France ne doit qu'à elle-même de regarder son histoire en face ; elle se le doit à elle-même. Je suis fière de servir les intérêts d'un pays qui sait regarder son histoire en face dans ses parts de grande lumière comme dans ses parts d'ombre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes EPR, SOC, Dem et GDR.*)

Je suis fière de servir un pays qui respecte la souveraineté des peuples et le droit international.

M. Sébastien Chenu. Et en plus, vous êtes fière de vous !

M. Pierre Cordier. On ne va pas être fier pendant cent cinquante ans non plus !

Mme Alice Rufo, ministre déléguée. Et de cela, jamais, jamais je n'aurai honte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes EPR et Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Julien Odoul – il vous reste cinq secondes.

M. Julien Odoul. Votre réponse confirme une chose évidente : il faut que vous partiez pour que la France soit de nouveau respectée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Alice Rufo, ministre déléguée. Respecter la France, c'est respecter ses intérêts. Il est dans son intérêt d'avoir un dialogue fonctionnel avec l'Algérie. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes EPR, SOC et Dem. – Mme Soumya Bourouaha applaudit aussi.*)

HANTAVIRUS

Mme la présidente. La parole est à Mme Léa Balage El Mariky.

Mme Léa Balage El Mariky. Madame la ministre de la santé, l'hôpital Bichat à Paris, dans ma circonscription, accueille des cas contacts de l'hantavirus ainsi que le premier cas confirmé en France. Toute la nation a les yeux rivés sur cet hôpital. Chers collègues, j'ai un scoop pour vous : le gouvernement et l'AP-HP prévoient de le fermer. (*Mme la ministre de la santé fait un geste de dénégation.*) Hier, sur France Inter, vous avez salué l'excellence du service des maladies infectieuses de l'hôpital Bichat. En effet, cet hôpital fait la fierté de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS.*)

Mais voici la contradiction majeure : comment peut-on saluer le rôle stratégique d'un hôpital dans la gestion des crises sanitaires tout en organisant sa disparition ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS et sur plusieurs bancs du groupe SOC.*)

Depuis 2020, 5 000 lits ont été supprimés dans le pays et, demain, l'hôpital Bichat sera sacrifié. Je veux rendre hommage aux soignants, aux syndicats, aux élus locaux qui se battent pour le préserver. Depuis des années, on demande aux soignants de faire toujours plus avec toujours moins de moyens. Malgré la multiplication des crises sanitaires, vous n'avez retenu aucune des trois leçons du covid. Pourtant, en cas de nouvelle épidémie, les applaudissements à 20 heures ne suffiront pas.

La première leçon, c'est que notre santé dépend de celle de la planète. (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS et sur quelques bancs du groupe SOC.*) Les épidémies liées aux zoonoses progressent partout dans le monde. Elles sont directement liées à la destruction des écosystèmes, accélérées par le dérèglement climatique et la mondialisation des échanges.

La deuxième leçon, c'est qu'un pays résiste aux crises grâce à son service public, notamment hospitalier : des lits disponibles, des soignants formés, des établissements de proximité capables d'absorber un choc sanitaire. (*Mêmes mouvements.*)

La troisième leçon, c'est celle de la transparence. Les Français ont le droit de savoir si nous sommes prêts. Quels sont les stocks disponibles ? Quelles sont les capacités hospitalières réelles, notamment à l'approche de l'été ? Quels sont les protocoles prévus en cas d'aggravation ?

Alors, madame la ministre, vos louanges seront-elles inscrites sur l'acte de démolition de l'hôpital Bichat, ou traduisent-elles enfin un engagement clair envers les soignants et l'hôpital public ? Allez-vous tirer les leçons de la crise du covid et garantir une stratégie transparente et cohérente ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS et sur plusieurs bancs du groupe SOC. – M. Stéphane Peu applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées.

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées. Vous l'avez dit, et il est important de l'expliquer aux concitoyens qui nous écoutent, les cinq passagers français du bateau ont été rapatriés de manière sécurisée dans des avions sanitaires dédiés et avec des professionnels, puis ils ont été hospitalisés dans des chambres elles aussi très sécurisées à l'hôpital Bichat, avec des flux d'air qui empêchent la propagation d'un virus et des professionnels très formés à cette prise en charge. Permettez-moi de saluer l'ensemble des professionnels qui, à Bichat comme ailleurs, prennent en charge ces passagers et tous les patients. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes EPR et Dem ainsi que sur quelques bancs du groupe DR.*)

Vous l'avez dit aussi, nous devons raisonner en toute transparence. J'ai commencé à le faire devant vous il y a un instant. Je suis convaincue que les responsables politiques et les gouvernements ne peuvent gérer les crises, dans ce domaine comme dans les autres, qu'en donnant les éléments de vérité aux Français.

C'est ce que le Premier ministre et moi-même faisons depuis le début des événements sur lesquels vous m'interrogez, en communiquant sur les données – qui peuvent aussi évoluer en fonction des connaissances. J'ai proposé à des scientifiques que le Premier ministre a rencontrés hier soir d'organiser cet après-midi une conférence de presse en leur présence (*M. Jean-François Rousset applaudit*), pour que les Français disposent des mêmes informations scientifiques que le Premier ministre.

M. Inaki Echaniz. Et Bichat, ça ferme ?

Mme Stéphanie Rist, ministre. Il n'est pas prévu de fermer cet hôpital.

Je voulais livrer les éléments constitutifs d'un socle de confiance, plutôt que d'entrer dans des débats qui nous animent lors de chaque séance de QAG. Oui, nous soutenons l'hôpital.

Mme Léa Balage El Mariky. C'est nouveau !

Mme Stéphanie Rist, ministre. Nous l'avons fait dans le budget, par une augmentation de l'objectif national de dépenses d'assurance maladie.

Je suis d'ailleurs aux côtés de l'ensemble des soignants de notre pays : demain, je participerai à une réunion avec eux pour parler de l'hantavirus.

SITUATION EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Madame la ministre des outre-mer, la Nouvelle-Calédonie connaît une crise politique, institutionnelle et sociale très grave. On sait que cette crise est en grande partie liée à la question du dégel du corps électoral, sur fond de report des élections provinciales – à trois reprises – et, naturellement, des élections pour le Congrès. Il faut sortir de cette impasse.

Monsieur le Premier ministre, vous avez su rassembler autour de vous l'ensemble des parties prenantes pour définir un chemin, qui a pour point de départ une prise de position très claire : non au dégel total, non au *statu quo* qui conduirait à l'immobilisme. Ce chemin passe par un simple ajustement à la marge du corps électoral, pour permettre à 10 000 de nos compatriotes de voter aux élections provinciales. Par cet ajustement, on réparera une injustice que subissent des hommes et des femmes qui sont nés là-bas et ne peuvent pas voter.

J'en appelle à la responsabilité collective. Un projet de loi organique va arriver ici et au Sénat. Est-ce que, oui ou non, nous inscrirons nos pas dans ceux de Michel Rocard et de ceux qui l'ont soutenu à l'époque ? Est-ce que, oui ou non, nous soutiendrons, comme cela a été fait sous Lionel Jospin en 1998, des mesures visant à sortir de cette impasse ?

M. Jean-Paul Lecoq. On ne va pas organiser un nouveau référendum !

M. Philippe Vigier. Pour qu'après les élections provinciales, l'espoir renaisse complètement et que la Nouvelle-Calédonie retrouve la voie du développement dont elle n'aurait jamais dû s'écarter, il est important de s'adresser aux parties prenantes. Le gouvernement s'engage-t-il à les réunir pour que les compétences qui n'ont pas encore été transférées le soient, afin que la Nouvelle-Calédonie soit plus forte, au sein de la République française ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Dem et sur quelques bancs du groupe DR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des outre-mer.

Mme Naima Moutchou, ministre des outre-mer. Nous devons accompagner la Nouvelle-Calédonie face au tournant devant lequel elle se trouve. Le Premier ministre a réuni l'ensemble des forces politiques calédoniennes pendant plusieurs semaines, plusieurs fois par semaine, pour examiner les suites à donner à « la situation ainsi créée » – pour citer l'accord de Nouméa – parce qu'une partie de cet hémicycle a rejeté d'emblée le projet de loi

constitutionnel. Il ressort de ces discussions une conviction très forte : le *statu quo* n'est pas soutenable pour le territoire, car l'immobilisme nourrirait les incertitudes économiques et l'enlèvement social, et obstruerait les perspectives auxquelles les Calédoniens ont droit.

M. Jean-Paul Lecoq. On ne soumet jamais un peuple !

Mme Naïma Moutchou, ministre. Par conséquent, la situation doit évoluer. Cela implique deux choses. D'abord, comme l'a affirmé le gouvernement et confirmé le Premier ministre, les élections provinciales auront lieu le 28 juin prochain. Ce sera un exercice de respiration démocratique : nous redonnerons la parole aux Calédoniens pour qu'ils puissent choisir leurs représentants au Congrès.

Deuxièmement, un ajustement du corps électoral précèdera ces élections, afin d'atteindre un point d'équilibre. Un certain nombre de personnes demeurent en effet exclues de ces élections. Je vous en donne un exemple très simple : en l'état, des jeunes natifs qui ont pu hier participer aux trois élections référendaires ne pourraient pas demain participer aux élections provinciales. Plus de 30 000 Calédoniens ne participent pas aux élections. L'ouverture de ce droit aux natifs de Nouvelle-Calédonie touchera un peu plus de 11 000 Calédoniens, dont 4 400 relèvent du statut civil coutumier. C'est une question de justice et de démocratie. Nous proposons aussi d'élargir ce droit aux conjoints de citoyens calédoniens.

Le Parlement sera souverain. Mais la promesse est faite, quoi qu'il arrive : nous nous retrouverons après ces élections pour continuer à construire un chemin.

HANTAVIRUS

Mme la présidente. La parole est à Mme Élise Leboucher.

Mme Élise Leboucher. Monsieur le Premier ministre, cinq de nos compatriotes ont été rapatriés du MV *Hondius*, où s'est développé un foyer de contamination à l'hantavirus. Nous ne connaissons pas les modalités de ce rapatriement et, comme nos concitoyens, nous nous informons grâce aux médias. C'est de cette façon que nous avons suivi les évolutions chaotiques des procédures de quarantaine, qui laissent s'installer un sentiment d'impréparation : c'est comme si le pays n'avait pas eu à traverser la pandémie de covid il y a six ans ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

Ce n'est pas seulement une question de santé. Ces Français sont les nouvelles victimes des maladies écologiques qui se propagent à cause du dérèglement climatique, au sujet duquel nous ne cessons de lancer l'alerte. C'est aussi un enjeu géopolitique : Donald Trump a claqué la porte de l'OMS et de nombreux Français assisteront à la Coupe du monde de football aux États-Unis, où les mesures de protection sanitaire sont les plus faibles.

Il ne s'agit ni de céder à la panique, ni d'y faire céder. Rassurer la population implique de satisfaire à une exigence de transparence à toutes les étapes. Cela impose la bonne information des parlementaires. Vous avez l'obligation d'associer, de communiquer et d'informer. Ce sont les seuls gestes barrières contre une épidémie de panique et la prolifération des fausses informations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. Pouria Amirshahi. Elle a raison !

Mme Élise Leboucher. Vous n'en prenez pas le chemin. Ce matin encore s'est tenue une réunion interministérielle dont nous ne savons rien, si ce n'est qu'une conférence de presse aura lieu après cette séance.

Nous sommes face à un double problème. D'une part, l'hantavirus soulève un grand nombre de questions qui appellent un vrai débat dans cet hémicycle sur le rapatriement, le nombre de cas contact, le protocole de quarantaine, le stock de matériel, l'état de la recherche française, sans oublier l'état de notre système de soins.

D'autre part, il soulève la question de votre méthode. Nous avons tous le souvenir des conseils de défense sanitaire, directement rattachés à l'Élysée pour contourner le Parlement. Prendre cette direction ne serait pas acceptable.

Pouvez-vous répondre de façon claire au sujet des modalités de rapatriement, des protocoles déployés et des scénarios d'évolution de la situation sanitaire ? Pouvez-vous nous indiquer clairement la façon dont vous comptez communiquer, et associer et informer les parlementaires, les acteurs du monde sanitaire ainsi, bien sûr, que l'ensemble des Français ? (*Les députés du groupe LFI-NFP se lèvent et applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées.

Mme Stéphanie Rist, ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées. Ma réponse tiendra en cinq points. Premièrement, face à de telles épidémies, s'agissant d'un virus connu, tout se joue dans les premiers jours. Deuxièmement, puisque tout se joue dans les premiers jours, il faut tout de suite briser ce qu'on appelle la chaîne de transmission, donc les mécanismes de transmission entre les humains. Troisièmement, les mesures que le Premier ministre et moi-même prenons, ou que j'ai pu prendre moi-même, sont proportionnées aux données scientifiques dont nous disposons grâce à l'Organisation mondiale de la santé, qui coordonne l'ensemble des pays ; proportionnées aux risques encourus par les différentes personnes exposées, dans les bateaux ou dans les avions ; proportionnées enfin par rapport à celles que prennent nos voisins, notamment européens, avec lesquels j'ai échangé depuis le début des événements et pour lesquels une réunion encore plus formelle sera organisée demain après-midi.

Deux points encore. Puisque vous parlez de transparence, je vous répète qu'à la suite de ces QAG, une conférence de presse sera organisée... (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*) Mais laissez-moi finir ! Une conférence de presse, donc, sera organisée avec des scientifiques, au ministère de la santé. Enfin, j'ai accepté l'invitation du président Valletoux à me rendre devant la commission des affaires sociales demain matin.

Mme Élise Leboucher. Et l'ensemble des députés ?

Mme Stéphanie Rist, ministre. Tout est donc, évidemment, fait dans la transparence. Je le redis : sans transparence, il n'y a pas de confiance et on ne peut pas gérer une crise sanitaire. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes EPR et Dem.*)

SITUATION EN GUYANE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Victor Castor.

M. Jean-Victor Castor. Monsieur le Premier ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'en Guyane, la situation est chaotique. Dans la commune de Camopi, il risque d'y avoir des affrontements entre les autochtones et les orpailleurs illégaux, fortement armés. Les cartels s'installent partout. Le système s'effondre. L'économie, les entreprises, par centaines,

ferment. Et vous décidez de réduire de 60 % la ligne budgétaire unique, alors que vous savez que des squats s'installent partout en Guyane. C'est de la folie !

Et vous persistez ! Je vais vous donner un exemple de décision absurde, idiote, qui ne tient pas compte de la réalité de la Guyane. Le président de la République a décidé de faire procéder à un nouvel inventaire des ressources minérales, lancé il y a un an. J'ai alors sonné l'alerte : les Guyanais ne devaient pas en être exclus. Or un point d'étape a eu lieu il y a quelques semaines, et qu'avons-nous observé ? Qu'aucune structure guyanaise, aucune structure locale n'est représentée dans le comité de pilotage ! Cette façon coloniale de procéder (*Protestations sur quelques bancs du groupe EPR, auxquelles répondent des exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NFP*)...

M. Pierre Cordier. C'est toujours le même refrain ! Ça devient fatigant !

M. Jean-Victor Castor. ...en 2026 ramène la Guyane à des situations que l'on pensait ne jamais revoir.

Les populations sont laissées à elles-mêmes, elles doivent faire face à l'incurie de l'État. Je le disais à la ministre hier encore : la Guyane a besoin d'un plan de développement endogène qui lui permette d'accéder à ses ressources, de les maîtriser et de les mettre en valeur. C'est la seule solution, car les décisions prises à Paris ou à Bruxelles mènent la Guyane à la catastrophe. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes GDR et EcoS ainsi que sur quelques bancs du groupe SOC.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre des outre-mer.

Mme Naïma Moutchou, ministre des outre-mer. Il est vrai que la Guyane n'est pas un territoire comme les autres : elle est confrontée à des défis immenses et les Guyanais font face à de nombreuses difficultés. Mais c'est aussi un territoire d'avenir, une terre de promesse et de puissance pour la France. Voilà pourquoi nous y investissons massivement et continuerons de le faire.

Nous le faisons par l'intermédiaire de projets structurants : la cité judiciaire annoncée par le garde des sceaux, le pont et la centrale électrique du Larivot, l'aide au développement pour les écoles et tant d'autres encore, qui sont à l'étude.

Vous avez évoqué un certain nombre de difficultés. C'est vrai : vous m'avez interpellée au sujet des ressources minérales. Je me suis engagée à faire un point sur la situation et à revenir vers vous. Mais je refuse tout procès en colonialisme ou en mépris ! Vous savez que nous sommes attentifs à la situation.

M. Jean-Paul Lecoq. Pourquoi ne sont-ils pas associés au projet ?

Mme Naïma Moutchou, ministre. Il est certain que les réponses doivent être à la hauteur, mais nous traitons les Guyanais comme nous traitons tous nos compatriotes. Je veux que ce message leur parvienne : les Guyanais sont nos égaux ! Il est important de le dire en cette période mémorielle où nous rendons hommage aux victimes de l'esclavage et de la traite.

M. Jean-Paul Lecoq. Il n'y a plus que ça !

Mme Naïma Moutchou, ministre. Nous devons être à la hauteur de ces défis.

Vous avez parlé de sécurité. Le territoire est encore le théâtre de nombreuses violences, mais nous avons réussi à inverser la courbe. La tendance observée jusqu'alors a été cassée et les chiffres sont encourageants, ce qui veut dire que cet effort doit se poursuivre.

Concernant le logement, je ne reviens pas sur les chiffres, que je ne conteste pas. Nous proposerons d'autres dispositifs visant à accompagner la construction de logements, notamment sociaux. Je suis très attentive à l'urgence sociale et territoriale. Nous poursuivrons nos efforts en Guyane, car c'est un territoire qui compte. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Faites-le avec les Guyanais !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Victor Castor.

M. Jean-Victor Castor. Les faits sont têtus. La Guyane est totalement exclue des décisions prises à Paris ou à Bruxelles. Voilà la réalité !

HANTAVIRUS

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Rousset.

M. Jean-François Rousset. Madame la ministre de la santé, j'ai d'abord une pensée pour la patiente hospitalisée en soins intensifs. Je remercie également l'ensemble des personnes, des personnels, des soignants qui prennent en charge les malades et se préparent, peut-être, à en accueillir d'autres. (*Applaudissements sur les bancs des groupes EPR et Dem ainsi que sur quelques bancs du groupe SOC.*)

Depuis plusieurs jours, l'inquiétude grandit face à l'apparition de cas d'hantavirus sur le MV *Hondius*, un bateau de croisière, et à l'identification de cas sur le territoire national. Une passagère rapatriée en France a été contrôlée positive, tandis qu'une surveillance renforcée a été associée à des mesures de confinement afin de prendre en charge vingt-deux cas contact. Même si les autorités sanitaires rappellent qu'à ce stade, le virus ne circule pas activement, nos concitoyens attendent une parole transparente et rassurante.

L'hantavirus peut provoquer des atteintes respiratoires ou rénales sévères et, dans les cas les plus graves, mortelles. La récente médiatisation de ce virus suscite de nombreuses interrogations, qu'il s'agisse de ses modes de transmission, du niveau réel de risque, de la capacité de détection, des protocoles hospitaliers ou de la coordination européenne. Le gouvernement a publié hier un décret sanitaire renforçant les dispositifs de traçage, d'isolement et de suivi des personnes exposées. Cette décision témoigne du sérieux de la situation et de la nécessité d'une vigilance maximale.

La crise de la covid nous a appris une chose essentielle : en matière sanitaire, la confiance repose sur l'anticipation, la réactivité et la transparence. Dès lors, pouvez-vous préciser quelles mesures de surveillance et de prévention sont déployées ? Des dispositions spécifiques seront-elles prises dans le secteur des transports ? Comment des passagers du bateau ont-ils pu être rapatriés à bord de vols commerciaux internationaux ? Comment les cas contact sur notre sol sont-ils identifiés et suivis ? Enfin, quelles garanties pouvez-vous apporter aux Français concernant notre capacité à empêcher la propagation du virus ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe EPR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées.

Mme Stéphanie Rist, *ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées*. Rappelons que le navire de croisière dont nous parlons accueillait cent quarante-sept passagers de vingt-trois nationalités différentes, dont cinq Français présents à bord depuis le début du voyage. Une fois le bateau arrivé aux îles Canaries, il était de notre devoir et de notre responsabilité de rapatrier nos cinq concitoyens en suivant un protocole ultrasécurisé. Une sorte de bulle a été formée autour d'eux pour éviter tout risque de contamination pendant leur transport à l'hôpital. L'une des personnes a malheureusement déclaré des symptômes dans l'avion. J'ai indiqué en toute transparence le lendemain matin que le résultat de son test était positif et que son état s'était aggravé pendant la nuit. Je lui adresse, ainsi qu'à sa famille, tout mon soutien.

Le navire a fait plusieurs escales. Le 25 avril, l'une des passagères, hélas décédée ensuite, a effectué un voyage en avion. Huit Français voyageaient dans cet appareil : nous les avons identifiés et ils sont actuellement hospitalisés. Cette femme envisageait de prendre un deuxième avion, mais son état ne le lui a pas permis et elle est décédée sur le lieu de la correspondance dans les heures qui ont suivi. Des Français ont voyagé dans le deuxième avion : nous les avons également identifiés et ils vont être hospitalisés. Dans ce dossier, nous agissons en toute transparence, avec méthode et de manière proportionnée. *(Dans les tribunes du public, un homme se lève, brandit des papiers et crie quelques mots.)*

Mme la présidente. Monsieur, je vous prie de ne pas interrompre la séance des questions au gouvernement. Le public a le droit d'y assister à condition d'être silencieux et calme. Merci de respecter la représentation nationale !

CALAMITÉS AGRICOLES DANS LE GERS

Mme la présidente. La parole est à M. David Taupiac.

M. David Taupiac. Madame la ministre de l'agriculture, depuis début mai, deux épisodes d'orages d'une rare intensité ont encore frappé le département du Gers. Les dégâts sont considérables. À ce jour, une surface agricole de 20 000 hectares, répartis sur une quinzaine de communes, est concernée. Plusieurs exploitations agricoles ont été durement touchées, voire totalement anéanties. Des vignes, des grandes cultures et même des prairies ont été complètement broyées. Une nouvelle fois, les agriculteurs gersois subissent des pertes considérables après des mois de travail, dans un contexte économique déjà très dégradé. Ils sont submergés depuis des années par la hausse continue des charges, la volatilité des prix agricoles, les faibles rendements et les problèmes d'export. Plus d'un agriculteur sur deux vit avec un revenu inférieur au smic en Occitanie et plus de la moitié d'entre eux sont en situation de défaillance dans le Gers. Dès lundi, la solidarité s'est déclenchée, les élus locaux, les services de l'État et la profession agricole étant mobilisés pour demander le déblocage d'un fonds d'urgence, l'allègement de charges sociales et fiscales et l'activation de l'indemnisation de solidarité nationale et des calamités agricoles.

Face à la récurrence et à la violence des phénomènes climatiques, des solutions fortes doivent être trouvées pour sauver l'agriculture du Sud-Ouest. Tout d'abord, il y a urgence à renforcer la prévention du réseau Anelfa des générateurs antigrêle. Surtout, quand le gouvernement compte-t-il s'employer avec détermination à réformer le système assurantiel agricole ? Son fonctionnement et ses mécanismes, notamment celui de la moyenne olympique, illustrent, s'il le fallait, sa totale obsolescence face aux enjeux auxquels est confronté le Sud-Ouest. Sans réforme

en profondeur, c'est l'attractivité de toute une profession qui déclinera durablement, avec des conséquences en cascade en matière de non-production, d'entretien paysager et de vitalité économique locale. Alors que s'ouvre le débat sur le projet de loi d'urgence agricole, le changement climatique nous rattrape et met en lumière les manques du texte sur cet enjeu majeur. Face aux mutations de l'agriculture du Sud-Ouest, il y va de l'avenir de toute une profession. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LIOT.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire.

Mme Annie Genevard, *ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire*. Avec le député Jean-René Cazeneuve, vous me sollicitez au sujet des épisodes de grêle qui ont frappé le département du Gers et qui rappellent avec force une réalité que les agriculteurs connaissent bien : le dérèglement climatique n'est plus une menace lointaine, c'est une réalité quotidienne qui fragilise les récoltes, les prairies, les exploitations et parfois les agriculteurs eux-mêmes, qui voient ruinées des années de travail. Face à ce phénomène, l'État doit être présent, et il l'est. Je le dis sans détour, les épisodes de grêle dans votre département seront examinés à l'aune de nos dispositifs de soutien aux exploitations touchées, au premier rang desquels les calamités agricoles et l'indemnité de solidarité nationale.

Le gouvernement partage la détresse des agriculteurs gersois qui ont été touchés et se tiendra à leurs côtés, comme toujours. Ainsi, les conséquences des récentes tempêtes Nils et Pedro ont été examinées lors du Comité national de gestion des risques en agriculture le 9 avril dernier. Après expertise des dossiers transmis par les départements concernés, l'État a décidé de mobiliser près de 14 millions d'euros pour indemniser les pertes de fonds subies par les exploitations agricoles. Les demandes au titre de l'indemnité de solidarité nationale pour les pertes de récoltes seront quant à elles examinées en octobre, après les récoltes, afin de disposer d'une évaluation complète des dommages.

S'agissant de l'assurance des prairies, je sais que vous êtes très attaché à son évolution. Nous avons engagé un travail inédit pour renforcer la confiance dans le dispositif. Enfin, nous continuons d'améliorer l'assurance récolte. La moyenne olympique sera portée à huit ans en 2027. *(Le temps de parole étant écoulé, Mme la présidente coupe le micro de la ministre. – Quelques députés du groupe EPR applaudissent cette dernière.)*

NARCOTRAFFIC

Mme la présidente. La parole est à Mme Tiffany Joncour.

Mme Tiffany Joncour. Monsieur le ministre de l'intérieur, hier, à Nice, plusieurs personnes ont été tuées sur fond de trafic de stupéfiants, dans une nouvelle série d'affrontements entre réseaux criminels. Dans nos outre-mer aussi le narcotraffic et les règlements de comptes augmentent de façon alarmante. Encore hier, à Fort-de-France, en Martinique, un homme a été abattu en pleine rue par arme à feu. Il s'agit du onzième homicide depuis le début de l'année sur l'île. Dans ma circonscription, à Décines-Charpieu, il y a quinze jours, une mère de famille a été blessée par une balle perdue alors qu'elle rentrait chez elle avec ses enfants. Des CRS et d'importants moyens de sécurité ont alors été déployés. Pourtant, dans la nuit de dimanche à lundi, trois personnes sont mortes dans un incendie criminel probablement lié au narcotraffic. Les habitants vivent désormais dans la peur. Les élus locaux tirent la sonnette d'alarme.

Je salue le travail remarquable de nos forces de l'ordre, mais la réalité est là : elles ne peuvent plus tenir avec des effectifs insuffisants et des moyens saturés. Dans le Rhône, il manque des centaines de policiers et d'enquêteurs, alors même que la métropole de Lyon est devenue l'un des principaux épicentres du narcotrafic en France, dépassant désormais Marseille. Depuis près de vingt ans, les gouvernements successifs ont laissé la situation se dégrader, avec des suppressions de postes, une réponse pénale insuffisante et la perte progressive de l'autorité de l'État. Dans le cadre de la loi contre le narcotrafic, notre groupe a proposé des mesures de fermeté : le rétablissement des peines planchers pour les trafiquants, l'expulsion systématique des délinquants étrangers et une véritable exécution des peines de prison. Vous avez tout refusé. Alors, ma question est simple : quelles mesures concrètes envisagez-vous pour reprendre le contrôle face à l'emprise grandissante des narcotrafiquants dans certains territoires ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Laurent Nuñez, ministre de l'intérieur. J'ai évidemment une pensée pour les trois personnes décédées dans l'incendie de Décines au petit matin du 11 mai. Le procureur de la République a indiqué ce matin qu'une enquête était en cours. L'entité chargée de la lutte contre la criminalité organisée de la direction interdépartementale de la police nationale du Rhône est saisie et des investigations sont en cours. Il s'agit manifestement d'une affaire criminelle, même si le mobile n'est pas encore connu. L'enquête doit se poursuivre. On peut toutefois penser, en tout cas c'est mon sentiment, que ce nouvel incendie est lié au trafic de stupéfiants.

Vous avez raison de souligner que ce trafic gangrène nos quartiers, mais vous avez tort de dire que nous ne faisons rien. Je ne donnerai qu'un seul chiffre, qui concerne justement Décines : depuis le début de l'année, le nombre de trafiquants mis en cause a augmenté de 11 %. Vous dites que les effectifs de police sont en baisse, mais 12 000 policiers et gendarmes sont venus renforcer les rangs des forces de sécurité intérieure depuis 2017, en grande partie pour lutter contre le trafic de stupéfiants. Depuis 2017, le décroisement s'applique dans la lutte contre le trafic de stupéfiants. C'est vrai à Marseille, à Lyon et sur le territoire couvert par la préfecture de police de Paris. Partout, qu'il s'agisse du ministère de l'intérieur ou du ministère de la justice, nous luttons ardemment contre ce trafic. Les moyens ont été renforcés en matière d'investigation judiciaire. Vous ne pouvez donc pas dire que nous cédon du terrain face aux trafiquants. Je vous remercie d'avoir salué le travail des forces de l'ordre, qui luttent sans relâche contre le narcotrafic depuis 2017, mais il faut rappeler ce bilan, puisque vous semblez le méconnaître : chaque année, depuis 2017, le nombre de personnes mises en cause pour trafic de stupéfiants a augmenté de 7 %. Le travail va évidemment se poursuivre. Oui, il reste des batailles à remporter, mais la guerre est loin d'être perdue ; nous la gagnerons ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Tiffany Joncour.

Mme Tiffany Joncour. Les Décinois en ont assez des paroles, ils attendent des actes ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

PRIX DES CARBURANTS

Mme la présidente. Avant de lui donner la parole, je suis heureuse, en votre nom à tous, de souhaiter la bienvenue à Mme Cendrine Chazé, devenue députée de la 3^e circonscription de l'Orne le 15 avril dernier en remplacement de M. Jérôme Nury. (*Applaudissements sur les bancs du groupe DR et sur plusieurs bancs du groupe EPR.*)

M. Philippe Gosselin. Bravo la Normandie !

Mme Cendrine Chazé. Merci, madame la présidente !

Monsieur le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique, il faut bien mesurer les conséquences de la situation actuelle pour la France qui travaille. Sept Français sur dix utilisent leur voiture pour aller travailler. Dans des territoires ruraux comme le mien, le département de l'Orne, ce sont parfois plusieurs dizaines de kilomètres qu'ils doivent parcourir chaque jour, simplement pour se rendre sur leur lieu de travail et faire vivre leur famille. Pour cette France qui travaille, la hausse des carburants est un choc majeur. Une hausse de 60 centimes sur un litre de gazole, comme c'est le cas depuis plusieurs semaines, représente 30 euros supplémentaires par plein.

Face à ce choc, avec mes collègues de la Droite républicaine et notre président Laurent Wauquiez, nous avons formulé une exigence : la transparence totale sur les recettes supplémentaires perçues sur les carburants. Il serait incompréhensible que l'État engrange davantage de TVA au détriment du pouvoir d'achat de la France qui travaille. Le gouvernement a respecté cette transparence en publiant les chiffres et le Premier ministre a assuré que le surplus fiscal serait affecté à des aides pour les Français. De premières aides ciblées ont été annoncées. Cela va dans le bon sens.

Toutefois, alors que le conflit en Iran se prolonge et que le blocage du détroit d'Ormuz perdure, la situation devient intenable pour la France qui travaille. Je pense à ces infirmières libérales, à ces artisans, à ces aides à domicile et à ces salariés aux revenus modestes, situés parfois juste au-dessus des seuils leur permettant d'être éligibles aux aides, notamment celles destinées aux grands rouleurs. Le gouvernement est-il prêt à répondre à l'attente de cette France qui travaille, par exemple avec une mesure simple et immédiate d'allègement du prix à la pompe correspondant aux 10 centimes de TVA supplémentaires que l'État perçoit sur la hausse du litre de gazole ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe DR.*)

M. Ian Boucard. Très bonne idée !

M. Pierre Cordier. J'espère que notre collègue recevra une meilleure réponse que moi la semaine dernière !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique.

M. Roland Lescure, ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique. Madame la députée, bienvenue à l'Assemblée nationale. J'en profite pour saluer votre prédécesseur, Jérôme Nury, désormais maire. La question que vous posez est essentielle. Face à un choc extérieur qui nous affecte tous, quelle doit être la stratégie prioritaire du gouvernement ? Je suis d'accord avec vous sur le fait que nous devons aider celles et ceux qui travaillent, notamment celles et ceux qui utilisent leur voiture pour travailler ou pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est le choix que nous avons fait depuis le début, à travers les aides ciblées que vous avez citées et qui sont amenées à évoluer en fonction de la situation.

Vous nous interrogez sur la politique de transparence que nous souhaitons suivre. S'agissant des recettes, le Premier ministre nous a demandé d'être parfaitement transparents sur tous les surplus fiscaux potentiels auxquels nous pourrions faire face. Il a communiqué tout à l'heure sur le dernier chiffre dont on dispose. Sur les mois de mars, avril et mai, les recettes fiscales liées au carburant sont inférieures de 105 millions d'euros au niveau constaté l'an dernier. Non seulement nous n'avons pas de surplus de recettes fiscales, mais nous constatons même une baisse par rapport à l'année dernière. Pourquoi ? Parce que l'effet TVA, légèrement positif, lié à l'effet prix, est largement compensé par l'effet volume. Les Français s'adaptent à cette hausse des prix en consommant et en roulant moins.

Dans ce contexte, doit-on rester inactif ? Non, nous devons continuer à adapter les règles. Le Premier ministre a déjà eu l'occasion de le dire : nous annoncerons, dans les jours qui viennent, l'évolution des règles pour le mois de juin. La stratégie qui est la nôtre depuis le début sera toujours la même : il faut se focaliser sur celles et ceux qui en ont le plus besoin, celles et ceux qui travaillent et qui ne doivent en aucun cas faire les frais de cette crise qui nous concerne tous.

ACÉTAMIPRIDE

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Laisney.

M. Maxime Laisney. Il y a dix jours, une manœuvre éhontée s'est déroulée au sein de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques : alors qu'une note scientifique sur les impacts environnementaux et sanitaires de l'acétamipride nous était présentée, la droite et le Rassemblement national se sont organisés pour en repousser la publication. (« *Quelle honte !* » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.) Le président de l'Office, le sénateur LR Stéphane Piednoir, a fustigé un document qu'il a jugé cataclysmique. Ce n'est pourtant pas le travail d'élaboration de cette note qui est désastreux, puisque dix-huit chercheurs du CNRS, de l'Anses, de l'Inserm et de l'Inrae ont été auditionnés, et que près de cent études internationales sont citées.

Ce qui est effectivement cataclysmique, c'est ce que prouvent les données scientifiques sur les effets particulièrement néfastes de l'acétamipride – et c'est cela que la droite et l'extrême droite trumpistes ne supportent pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP et sur quelques bancs du groupe EcoS.*) Chez les animaux, il entraîne la diminution des populations d'abeilles, de fourmis et de vers de terre, autant d'auxiliaires naturels indispensables pour les agriculteurs. Chez l'être humain, les effets avérés devraient tous nous alarmer : potentiel neurotoxique, avec même une diminution du périmètre crânien des nouveau-nés ; perturbation endocrinienne, notamment des hormones essentielles pour le développement du cerveau ; effets reprotoxiques altérant la fertilité et le système reproducteur, qui ont été totalement ignorés dans le plan fertilité présenté par la ministre Rist.

En commission, vous m'avez assuré qu'il n'y avait pas d'accord secret entre le gouvernement et la droite sénatoriale pour réintroduire par amendement l'autorisation du pesticide à l'occasion du projet de loi d'urgence agricole actuellement en examen à l'Assemblée. Pouvez-vous le promettre devant la représentation nationale ou allez-vous mépriser la science, le Conseil constitutionnel, qui a interdit ce poison, et les plus de 2 millions de nos concitoyens mobilisés par la pétition historique contre la loi Duplomb ? (*Les députés du groupe LFI-NFP se lèvent et applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire.

Mme Annie Genevard, ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire. En vertu du principe de séparation des pouvoirs, le fonctionnement de l'Office est tout à fait indépendant du gouvernement. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. Patrick Hetzel. Sinon ils seraient les premiers à reprocher au gouvernement de s'immiscer dans le fonctionnement de l'Office !

Mme Annie Genevard, ministre. S'agissant de votre question sur la restauration des produits phytosanitaires dans le projet de loi d'urgence agricole, le Premier ministre a été très clair dans la lettre qu'il a adressée aux agriculteurs. Il a expliqué qu'il y avait deux véhicules législatifs et que, par conséquent, le champ de la loi d'urgence agricole était circonscrit. Le texte qui a été déposé sur la table du conseil des ministres est maintenant livré à votre appréciation. Les parlementaires en feront ce qu'ils souhaitent. (« *Non !* » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.) Il y aura donc deux véhicules législatifs distincts. C'est le souhait du gouvernement. Nous verrons ce que les parlementaires en feront. (*Mme Justine Gruet applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Laisney.

M. Maxime Laisney. Je comprends donc que vous autoriserez la réintroduction de ce poison. Avec Jean-Luc Mélenchon, en 2027, ce sera non ! (*Les députés du groupe LFI-NFP se lèvent et applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Annie Genevard, ministre. Procès d'intention, monsieur le député ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP. – Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

SITUATION AU MOYEN-ORIENT

Mme la présidente. La parole est à M. Hendrik Davi.

M. Hendrik Davi. Depuis octobre 2023, un génocide se déroule sous nos yeux. Plus de 71 000 Palestiniens dont 21 500 enfants ont été tués, de l'aveu même de l'armée israélienne. Selon une étude du journal scientifique *The Lancet*, il faut ajouter à ces morts directes 16 300 décès liés aux maladies, aux famines, à l'absence de soins et à l'effondrement des conditions de vie. Depuis la guerre avec l'Iran, Israël a même restreint l'accès à l'aide humanitaire et fermé des points de passage. La situation sanitaire se dégrade avec l'accumulation de déchets et l'explosion des maladies. Le gouvernement israélien étend sa guerre et le processus d'épuration ethnique à la Cisjordanie et maintenant au Liban.

Oui, les attaques terroristes du 7 octobre constituaient un crime odieux. Oui, le régime iranien menaçait Israël. Mais la solution n'était pas de répondre à la terreur par une guerre qui ne respecte ni le droit international, ni les droits humains. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe EcoS.*) Ce sont précisément ces valeurs que des citoyens et des élus ont décidé de défendre en s'engageant dans la flottille pour Gaza, notamment au départ de Marseille. Ces militants défendent la paix et le droit.

M. Julien Odoul. Et leur business !

M. Hendrik Davi. Or fin avril, 22 bateaux et 170 militants dont 15 Français ont été interceptés illégalement par la marine israélienne dans les eaux internationales au large des côtes grecques. Il s'agit d'un acte de piraterie dirigé contre des civils non armés. Deux militants ont été incarcérés à Gaza après une arrestation d'une extrême brutalité, au cours de laquelle ils auraient été traînés au sol et battus violemment. Ils ont passé plus d'une semaine en prison. Hier, à leur sortie, le militant brésilien Thiago Ávila a affirmé avoir subi de la torture. (« Oh ! » sur les bancs du groupe RN.)

Mme Anna Pic. Ça vous fait rire ?

M. Hendrik Davi. Alors que le reste de la flottille s'apprête à repartir de Turquie pour Gaza, le groupe Écologiste et social exige que le gouvernement français condamne clairement l'action de l'État israélien. Nous devons rompre notre accord d'association avec Israël ! (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes EcoS, LFI-NFP et SOC.*) Ensuite, le gouvernement doit accorder une protection diplomatique immédiate à tous les participants français à bord des autres bateaux de la flottille. Enfin, il doit coordonner avec les autres gouvernements la sécurité des cinquante-cinq nations représentées sur cette flottille. Monsieur le ministre, agissez ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS ainsi que sur quelques bancs du groupe SOC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé de l'Europe.

M. Benjamin Haddad, ministre délégué chargé de l'Europe. Depuis les attentats terroristes du 7 octobre 2023, la bande de Gaza est en proie à une guerre de haute intensité, certes tempérée par le cessez-le-feu en cours.

M. Jean-François Coulomme. Ce n'est pas une guerre, c'est un génocide !

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Dans ce contexte, nous l'avons toujours dit clairement : toute personne qui se trouve ou qui se rend dans la zone s'expose à des risques considérables. En raison du conflit régional, les points d'accès sont fermés, ce qui entrave toutes les possibilités de secours ou d'évacuation. Malgré cela, et je voudrais rendre hommage à nos services diplomatiques et consulaires, nous avons toujours agi pour protéger nos ressortissants. Je pense aux Français qui étaient à bord des flottilles de juin et d'octobre 2025 et qui ont été aidés par nos services diplomatiques et consulaires à Tel Aviv, en lien avec les autorités israéliennes. Plus récemment, lors du week-end du 1^{er} mai, notre consulat à Athènes a protégé nos ressortissants qui étaient présents dans la flottille Global Sumud, avant d'être débarqués au port de Ierápetra, puis acheminés vers l'aéroport d'Héraklion.

Les consignes aux voyageurs s'appliquent à tous et doivent donc être respectées par tous, y compris par les élus de la nation. Nos services diplomatiques, déjà très mobilisés, continueront à se battre pour protéger nos ressortissants et gérer les conséquences de ces initiatives irresponsables et contre-productives. (*Exclamations sur quelques bancs des groupes LFI-NFP et EcoS.*)

Mme Anna Pic. Le droit n'est pas respecté !

Mme Danielle Simonnet. C'est honteux !

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Vous nous dites d'agir, mais la France est toujours mobilisée, à travers l'acheminement des aides humanitaires : 100 millions d'euros par an ont été consacrés aux acteurs humanitaires depuis octobre 2023, 1 700 tonnes de fret humanitaire ont été acheminées et 400 tonnes d'intrants nutritionnels ont permis de secourir

42 000 enfants palestiniens. Je pense aussi à notre mobilisation permanente pour la solution à deux États et la mise en œuvre de la résolution n° 2803 du Conseil de sécurité des Nations unies. C'est ça, l'action concrète, humanitaire et diplomatique de la France pour la paix. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR. – Exclamations sur les bancs du groupe EcoS.*)

M. Hendrik Davi. Condamnation !

NARCOTRAFIC

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Ciotti.

M. Éric Ciotti. Hier, deux drames terrifiants liés au narcotraffic ont frappé notre pays. À Décines, trois personnes ont perdu la vie dans un incendie. À Nice, dans ma ville, onze personnes ont été impliquées dans une fusillade et deux sont décédées. En cet instant, je tiens à rendre hommage aux victimes, Ahmed et Adilson. Je pense à eux et à leurs familles, auprès desquelles j'étais hier soir.

Les narcotrafiquants nous ont déclaré une guerre. Ils ont déclaré une guerre à la République. Cette guerre, je crains que nous soyons en train de la perdre. Chaque jour, le cancer du narcotraffic gagne du terrain. Chaque jour, des victimes tombent. À Nice, dans le quartier des Moulins, nous déplorons onze morts depuis juillet 2024, dont quatre enfants. Hier, il y a eu deux victimes collatérales.

Dans ce contexte, nous avons besoin d'une mobilisation générale, d'un combat national, d'une force, d'un « quoi qu'il en coûte » sécuritaire. À Nice, nous avons besoin d'effectifs et d'enquêteurs, comme partout en France. Je mettrai face à face deux chiffres : ces onze victimes et ces quatre-vingt-dix-sept enquêteurs qui font défaut depuis deux ans dans notre ville. Nous avons besoin d'une réaction urgente et rapide, d'une mobilisation. Nous l'attendons de votre part. La police municipale et la mairie se mobilisent. Nous nous apprêtons à ouvrir un poste de police devant ce point de deal près duquel sont tombées trop de victimes. Nous proposerons des patrouilles mixtes. Tout cela, nous sommes prêts à le faire, mais l'État doit prendre et assumer ses responsabilités. Nous l'attendons de vous, monsieur le Premier ministre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDR et RN.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Sébastien Lecornu, Premier ministre. Monsieur le député-maire, vous relayez l'émotion et, même si vous ne l'avez pas dit, la peur – que je ressens aussi – de vos concitoyens et concitoyennes face à ce fléau qu'est le narcotraffic. Votre question résonne aussi avec l'émotion que nous avons éprouvée à l'automne dernier au moment de l'assassinat de M. Kessaci. Elle rappelle à l'ensemble de la classe politique que si nous avons des conflits géopolitiques et de nombreux sujets de politique intérieure à traiter, il y a bien un sujet qui s'installe sur le temps long : c'est la lutte contre le narcotraffic.

Si vous voulez le fond de ma pensée nous sommes dans un moment de vérité. Votre ville est l'un des terrains où l'on peut observer l'efficacité des mesures de répression. Il y avait douze points de deal, il y a quelques mois encore, à Nice ; il n'y en a plus que deux. Une centaine de personnes ont été mises sous écrou l'année dernière et une cinquantaine depuis le début de cette année. Ne mentons pas aux Françaises et aux Français. Plus nous serons répressifs – et il faut l'être –, plus les réseaux de narcotrafiquants s'affronteront dans une guerre de territoires. Plus le garde des sceaux, ministre de la justice, renforce la mise en sécurité, en protection et à l'isolement des donneurs d'ordre en prison, plus nous désorganisons ces différentes filières.

Il y a derrière tout cela un enjeu de résilience et d'endurance. Madame Joncour, vous avez dit tout à l'heure : « On ne veut pas des paroles, on veut des actes. » Mais les actes sont là, ils sont nombreux et c'est bien pour cette raison que cette guerre de territoires est en train de s'installer. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes EPR et DR.*) Plus on démantèle les réseaux, plus on arrête des narcotrafiquants, plus la concurrence entre ces réseaux se durcit. Nous devons documenter cela en toute transparence devant nos concitoyens et nos concitoyennes.

Le deuxième aspect de votre question concerne les moyens et, au risque de vous surprendre, je vous rejoins sur ce point.

Je centrerai mon propos sur la commune dont vous êtes devenu le maire et où existe un enjeu de présence d'effectifs de sécurité publique. Le ministre de l'intérieur s'y rendra très prochainement pour revenir sur ce sujet. D'ores et déjà, le préfet de défense a pris des décisions en urgence pour assurer une présence importante des CRS dans des missions de sécurisation – sachant cependant qu'une patrouille de police se trouvait à une rue de la fusillade d'hier.

Le principal sujet, vous l'avez dit, est la filière investigation : comment réaffecter des policiers, officiers de police judiciaire, pour traiter non seulement le flux mais aussi le stock des nombreuses affaires ? Comment rendre cette filière à nouveau attractive et capable de former les personnels ? Comment, enfin, la rendre beaucoup plus numérique, pour réduire le delta temporel avec l'adversaire – le narcotrafiquant – en enquêtant vite ?

Tel est le sens des annonces récentes du ministre de l'intérieur en lien avec le garde des sceaux. Le plan Investigation permettra d'écrire une nouvelle page en matière d'attractivité de la filière des enquêteurs, et Nice en profitera.

S'il s'agit là d'un enjeu majeur, il faut néanmoins aller plus loin. Vous examinerez bientôt le projet de loi Ripost, préparé par le ministre de l'intérieur. Ce texte permettra notamment d'agir sur la question de l'exécution des peines et des réductions de peine : il est temps d'aligner notre arsenal juridique sur ce que nous avons fait en matière de terrorisme en son temps, toutes choses égales par ailleurs. Le degré de dangerosité des personnes et l'enjeu pour la nation ainsi que pour le pacte social français nécessitent d'aller beaucoup plus loin. Nous avons du reste commencé à le faire avec la loi visant à sortir la France du piège du narcotrafic, laquelle a permis, dans votre commune, de fermer certains commerces et de prendre des mesures de police administrative qui n'étaient pas possibles auparavant.

Enfin – et pardon de mettre les pieds dans le plat –, il faudra s'attaquer davantage aux consommateurs. Sans consommation, il n'y aurait pas de narcotrafic. (*Applaudissements sur les bancs du groupe EPR et sur quelques bancs des groupes DR et HOR. – M. Éric Ciotti applaudit également.*) Nous devons tous parler clairement et calmement de ce sujet en cherchant le plus large consensus, car c'est la consommation qui crée le modèle économique et lui confère son caractère quelque peu inépuisable. Le projet de loi Ripost prévoit une amende forfaitaire délictuelle dont vous débattrez avec le ministre de l'intérieur. On ne peut pas affirmer que l'on veut s'en prendre au narcotrafic et être plus dur à l'égard des narcotrafiquants si l'on ne traite pas le problème dans son entièreté...

Mme Élisabeth Martin. Oh la la !

M. Sébastien Lecornu, *Premier ministre.* Oui, madame la députée : en s'attaquant également à la question de la consommation. Il n'y aura pas de mobilisation générale,

pas de guerre utile si l'on ne prend pas le problème de façon complète et si l'on ne fait pas de cette résilience un élément important de cette guerre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe EPR ainsi que sur plusieurs bancs des groupes DR, Dem et HOR.*)

DROITS D'INSCRIPTION DIFFÉRENCIÉS À L'UNIVERSITÉ

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Pribetich.

M. Pierre Pribetich. Monsieur le ministre de l'enseignement supérieur, le 21 avril dernier, vous présentiez votre plan *Choose France for Higher Education*. Derrière ce nom ambitieux, c'est une vision libérale, profondément préoccupante, de notre université qui se profile.

En imposant les droits d'inscription différenciés dès 2026 et en limitant la capacité d'exonération des universités, vous prenez le risque d'exclure des dizaines de milliers d'étudiants internationaux, notamment ceux issus des pays les plus modestes. Ce n'est pas une politique d'attractivité, c'est une politique de tri social, de discrimination. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe GDR.*)

Vous affirmez vouloir renforcer le rayonnement de la France. Mais comment prétendre attirer les talents du monde entier en érigeant des barrières financières ? (*Mêmes mouvements.*) Comment défendre l'universalisme de notre enseignement supérieur en réservant l'accès à ceux qui peuvent payer ?

Pire encore, vous réduisez les étudiants internationaux à une variable d'ajustement budgétaire, alors même que le sous-financement de nos universités, de la recherche publique, des grands organismes de recherche comme le CNRS est un problème chronique, structurel, dont l'État est le seul et unique responsable par ses choix politiques. (*Mêmes mouvements.*)

Enfin, en orientant les étudiants vers les filières dites « stratégiques », vous portez atteinte à l'autonomie des universités et imposez une vision utilitariste, libérale, du savoir. Notre université n'est pas un marché. Elle est un lieu de formation, d'émancipation, de coopération, d'ouverture au monde. Au rebours de ce que votre projet propose, il faut démarchandiser l'enseignement supérieur.

Comptez-vous renoncer à cette mesure injuste que constituent les droits d'inscription différenciés et la limitation des exonérations pour les universités ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, EcoS et GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace.

M. Philippe Baptiste, *ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace.* Accueillir les étudiants qui viennent du monde entier est une nécessité pour notre pays et pour notre enseignement supérieur. Il est important de renforcer cette attractivité, mais en renforçant aussi son aspect qualitatif et en privilégiant des filières prioritaires, en particulier dans le domaine des sciences et des technologies.

Je rappelle que nous avons besoin de former 40 000 ingénieurs et 40 000 techniciens par an. Nous n'y arriverons pas avec les seules ressources nationales : il n'y a pas assez d'étudiants qui s'intéressent à ces filières.

Nous prévoyons en outre de renforcer les bourses d'excellence en les fléchant largement vers ces filières prioritaires et de simplifier le parcours pour les talents internationaux qui rejoindront l'enseignement supérieur français.

Cette stratégie comporte également une augmentation des droits différenciés pour les étudiants internationaux, ainsi que cela a été prévu en 2019. (*Protestations sur plusieurs bancs des groupes LFI-NFP, SOC, EcoS et GDR.*)

Mme Danielle Simonnet. C'est une honte ! Une telle préférence nationale est antirépublicaine !

M. Philippe Baptiste, ministre. Ces droits, d'un montant moyen de 3 000 euros, correspondent à moins d'un tiers du coût réel de la formation, de sorte qu'il reste 8 000 euros payés par la communauté nationale

Mme Danielle Simonnet. Vous multipliez les droits par sept !

M. Philippe Baptiste, ministre. À terme, 20 % des étudiants extracommunautaires pourront être exonérés. Nous commencerons cette année à 30 % afin de laisser une certaine souplesse au système.

Je rappelle que les dispositifs d'aide aux étudiants extracommunautaires ont été maintenus, en particulier les aides du Crous.

Mme Danielle Simonnet. Encore heureux !

M. Philippe Baptiste, ministre. À la demande du Parti socialiste, 30 millions d'euros ont été ouverts au titre des bourses pour 2026, dont une partie pourra être fléchée au bénéfice des étudiants extracommunautaires.

Ces éléments devraient, je l'espère, vous rassurer.

Mme Danielle Simonnet. C'est honteux !

PORT DE L'UNIFORME DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cazeneuve.

M. Pierre Cazeneuve. J'ai eu la chance, lors de ma scolarité, de vivre le temps de quelques mois l'expérience du système public anglo-saxon donc du port de l'uniforme. C'est pour cette raison que j'arbore aujourd'hui avec la même fierté qu'il y a quinze ans les couleurs de mon école...

Mme Danielle Simonnet. C'est honteux !

M. Pierre Cazeneuve. ...afin de témoigner qu'une tenue vestimentaire commune permet de renforcer la cohésion entre les élèves en atténuant les différences, d'améliorer le climat scolaire, de contribuer à créer une atmosphère de travail et de valoriser l'image de l'école en créant un sentiment d'appartenance. (*Rires sur les bancs du groupe RN – Protestations sur plusieurs bancs des groupes LFI-NFP, SOC, EcoS et GDR. – Mme Danielle Simonnet s'exclame vivement. – Brouhaha.*)

Cette expérience est évidemment personnelle et les avis divergent sur la question. Mais, face aux nombreuses difficultés auxquelles nos enfants sont confrontés, il était légitime de vouloir objectiver ce débat par une phase de test.

C'est dans cette optique que le gouvernement a lancé en 2024, à l'instigation du président de la République et de Gabriel Attal, une expérimentation sur l'uniforme dans plusieurs établissements volontaires.

Chez moi, à Rueil-Malmaison, un groupement scolaire s'est engagé dans cette démarche à l'initiative de notre maire, Patrick Ollier, mais surtout avec le soutien de la communauté éducative et des parents d'élèves. Après plus d'un an et demi, une majorité de parents, d'élèves, d'enseignants et, bien sûr, d'élus sont satisfaits des résultats de ces premiers mois et souhaiteraient poursuivre l'expérimentation.

Malheureusement, comme dans beaucoup d'autres communes, nous nous interrogeons sur la pérennité du dispositif et sur les modalités concrètes d'accompagnement, notamment financier, pour la rentrée prochaine, les communes ne pouvant pas assumer financièrement à elles seules la poursuite de cette initiative.

Ma question est donc simple : les établissements qui souhaitent poursuivre l'expérimentation de l'uniforme l'année prochaine pourront-ils le faire ? L'État apportera-t-il un soutien financier aux communes engagées pour accompagner ces établissements ? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes EPR, DR et HOR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Édouard Geffray, ministre de l'éducation nationale. Une expérimentation a en effet été lancée pour les années scolaires 2024-2025 et 2025-2026. Elle est donc en cours.

Les analyses des chercheurs sur la première année font apparaître des résultats assez inégaux selon les établissements. Globalement, l'uniforme renforce le sentiment d'appartenance. Il contribue à l'amélioration du climat scolaire dans certains établissements, dans d'autres il est sans incidence. On n'observe pas d'effet sur les résultats scolaires proprement dits, ce qui n'est guère étonnant compte tenu de la période d'un an.

Nous attendons les résultats définitifs pour la deuxième année. À leur lumière, nous examinerons la situation établissement par établissement – 97 écoles, 14 collèges et 4 lycées sont concernés –, puis nous travaillerons au niveau académique avec les collectivités locales pour déterminer s'il faut poursuivre le dispositif.

OFFRE D'ÉLECTRICITÉ EN CHARENTE

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Colombier.

Mme Caroline Colombier. En Charente comme partout en France, nous payons le prix de la dérive de l'idéologie écologiste adoptée depuis tant d'années par la Macronie. (*Rires sur plusieurs bancs des groupes SOC et EcoS.*)

Puisque nos arguments sur l'éolien ne vous ont jamais convaincus, faisons place aux faits. Dans ma circonscription, une entreprise d'envergure, Verso Energy, souhaite s'installer dans la commune d'Étagnac et doit donc se raccorder au réseau électrique. Son implantation est essentielle pour l'attractivité de tout le Limousin et pour la vitalité économique du pays.

Or, manque de chance, cette entreprise est dans l'impossibilité de s'installer car le réseau électrique est saturé et sous-alimenté. Comme c'est bizarre me direz-vous ! Mais non, cela n'est pas bizarre, madame la ministre de l'énergie – qui n'est pas là mais je pense que quelqu'un me répondra –, parce que depuis des années vous êtes sous l'emprise des ayatollahs d'une pseudo-écologie peu soucieuse de la France, (*Protestations sur plusieurs bancs des groupes SOC et EcoS*) qui impose à

travers nos territoires des éoliennes inefficaces qui bétonnissent nos terres agricoles, dénaturent nos paysages et favorisent la gabegie.

M. Benjamin Lucas-Lundy. C'est scandaleux de dire ça !

Mme Caroline Colombier. Résultat : en Charente, le projet Lichen, qui allait dans le sens d'une véritable écologie enracinée défendue par le Rassemblement national et qui devait créer plus de 250 emplois pour produire du carburant durable pour l'aviation, est tout simplement suspendu faute de raccordement électrique. Ils sont beaux, les prophètes de la transition énergétique ! Ils sont grands, les visionnaires du climat !

Désormais, trop, c'est trop. Les Charentais n'en peuvent plus de payer toujours plus cher un mix énergétique hors sol, alors que nous détenons le nucléaire, l'énergie la moins carbonée, la plus fiable et la moins chère au monde.

Aussi, pourriez-vous nous dire ce que l'État, actionnaire ultra-majoritaire de RTE et Enedis, compte faire pour accélérer le déploiement des postes sources dans mon département afin que ceux-ci profitent à nos entreprises et pas à la pseudo-transition écologique ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique.

M. Roland Lescure, ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique. Comment réaliserons-nous des raccordements accélérés ? En appliquant la programmation pluriannuelle de l'énergie (« Oh ! » sur les bancs du groupe RN) – vous savez, celle pour laquelle vous avez déposé une motion de censure qui heureusement n'a pas été votée, celle qui prévoit 100 milliards d'investissements dans les réseaux électriques, ce pour quoi vous nous avez critiqués en prétendant que cela ferait monter le prix de l'électricité.

M. Matthias Renault. Évidemment !

M. Roland Lescure, ministre. Il faut bien entendu investir aussi dans l'offre électrique. Pour connecter des entreprises industrielles qui consomment de l'électricité, mieux vaut plus d'électricité que moins ! Il faut donc procéder aux investissements nécessaires.

Dans cette partie de l'hémicycle, on est loin des postures idéologiques ; elles règnent dans la vôtre. Récemment, j'ai qualifié certains de vos collègues de « Don Quichotte de la transition énergétique ». Dès qu'il y a des hélices qui tournent, vous êtes contre. Mais pour augmenter l'offre d'électricité en France dans les trimestres qui viennent, il faut accélérer l'offre d'énergies alternatives, de même qu'à plus long terme il faudra – n'en déplaise à d'autres – augmenter l'offre d'énergie nucléaire.

Ne votez pas contre la PPE, ne nous censurez pas ; accompagnez plutôt les investissements absolument indispensables pour que la France se projette ! La solution alternative est simple (*M. Jimmy Pahun applaudit*) : les hydrocarbures, qui viennent de régions du monde où vous vous sentez peut-être bien, mais dont je préférerais, moi, que nous arrêtions de dépendre. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Colombier, pour quelques secondes seulement.

Mme Caroline Colombier. Profitez des derniers soubresauts qui vous restent avant 2027 (*Exclamations sur quelques bancs du groupe EPR*) pour prendre un antidote à l'idéologie écolo, remettre de la raison dans tout cela, remettre la prospérité au cœur des politiques publiques... (*Le temps de parole étant écoulé, Mme la présidente coupe le micro de l'oratrice. – Les députés des groupes RN et UDR applaudissent cette dernière.*)

ASSURANCE CHÔMAGE DES TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS

Mme la présidente. La parole est à M. Xavier Roseren.

M. Xavier Roseren. Depuis plusieurs années, les députés du groupe Horizons et les parlementaires de Haute-Savoie alertent le gouvernement au sujet d'une situation aussi injuste qu'incompréhensible : alors que les travailleurs frontaliers cotisent à l'assurance chômage dans leur pays d'emploi, notamment en Suisse, c'est la France qui, lorsqu'ils perdent cet emploi, assume l'essentiel de leur indemnisation. Ce système fait peser sur notre assurance chômage une charge considérable : près de 860 millions d'euros l'an dernier, après remboursement du pays d'origine. Ces déficits annuels ont généré depuis 2011 un surcoût cumulé de plus de 10 milliards. Dans un contexte budgétaire contraint, cette situation n'est plus tenable.

Le 29 avril dernier, vingt et un États membres de l'Union, sur vingt-sept, ont approuvé la révision du règlement européen. Désormais, c'est le pays où l'on cotise qui indemniserait, ce qui constitue une avancée majeure. Je souhaite remercier les services de l'État, ainsi que M. le ministre du travail et ses prédécesseurs, d'avoir fait aboutir une demande de longue date.

Pour autant, nous devons rester lucides. Pour la Haute-Savoie, le sujet central demeure la Suisse. Sur plus de 100 000 frontaliers travaillant dans le canton de Genève, les trois quarts viennent de chez nous. Lorsqu'ils perdent leur emploi, c'est la France et non la Suisse, où ils ont pourtant cotisé, qui les indemnise, sur la base des salaires suisses ; notre département subit de plein fouet ce déséquilibre. Or, la Confédération helvétique n'étant pas membre de l'Union européenne, la réforme ne s'y appliquera pas automatiquement : elle devra être intégrée à l'annexe II de l'accord sur la libre circulation des personnes, ce qui impose l'accord explicite de Berne – chacun sait que cette négociation sera difficile.

Quel est le calendrier réel en la matière ? Quelle stratégie le gouvernement entend-il suivre avec la Suisse pour que cette avancée européenne ne reste pas une réforme uniquement théorique ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe HOR et sur quelques bancs du groupe EPR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre du travail et des solidarités.

M. Jean-Pierre Farandou, ministre du travail et des solidarités. Nous pouvons nous féliciter d'avoir gagné, à la suite de longues années de travail – j'ai moi-même repris le flambeau de Mme Panosyan-Bouvet et de nombreux parlementaires, dont vous faites partie, ont poussé en ce sens –, une manche importante. Nous sommes en train de remporter une victoire. Au sein du Conseil de l'Union européenne, le projet de réforme a recueilli vingt et une voix sur vingt-sept, contre seulement quatorze il y a quelques mois : il faut s'en réjouir. La bataille se poursuit au Parlement

européen, où nous avons franchi le cap de la commission de l'emploi et des affaires sociales; reste le vote en séance plénière, prévu avant la fin de l'année.

Encore une fois, nous pouvons être raisonnablement confiants, d'autant qu'au niveau européen, Benjamin Haddad nous aide. Il nous faut réussir, aller jusqu'au bout, jusqu'à ce que change ce règlement injuste – vous l'avez appelé, il n'est pas normal que les Français licenciés en Suisse ou au Luxembourg voient leurs indemnités chômage versées par l'Unedic. C'est un vrai problème économique: nous perdons 860 millions d'euros par an, ce qui est considérable! Comptez sur moi pour m'engager, poursuivre le combat, comme je sais pouvoir compter sur vous et tous les parlementaires qui voudront nous accompagner.

Nous devons en effet négocier l'application de cette réforme. À l'intérieur de l'Union, un planning est déjà en place: bon gré mal gré, le Luxembourg devra s'y plier. La Suisse profite d'un statut très particulier: sans faire partie de l'Union, elle tire pas mal de bénéfices de ses bonnes relations économiques avec celle-ci, à laquelle elle est liée par des accords. Je pense donc que l'Union européenne mettra la Suisse sous pression. Nous en ferons autant; cela prendra un peu de temps, mais nous y arriverons, j'en suis sûr. Je le répète, comptez sur moi pour aller au bout de cette réforme qui constituera pour la France une victoire diplomatique, due à l'action du gouvernement français, avec à la clé 860 millions de plus dans les caisses de la sécurité sociale. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes EPR et HOR. – Mme Justine Gruet applaudit également.)*

Mme la présidente. Nous avons terminé les questions au gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures vingt, est reprise à seize heures trente, sous la présidence de Mme Nadège Abomangoli.)

PRÉSIDENCE DE MME NADÈGE ABOMANGOLI

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

3

TRANSPORT MARITIME À PROPULSION VÉLIQUE

Suite de la discussion d'une proposition de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique (n^{os} 1502, 2615).

Le mercredi 8 avril 2026, l'Assemblée avait entendu la rapporteure, le gouvernement et la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous en venons donc aux inscrits dans la discussion générale.

DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Michel Brard.

M. Jean-Michel Brard. Je veux d'abord saluer Agnès Firmin Le Bodo, du groupe Horizons & indépendants, qui, aux côtés de nombreux autres parlementaires, promeut ce texte avec détermination. Que cette proposition de loi émane de notre groupe n'a rien d'anecdotique: nous sommes en effet animés d'une conviction profonde, celle d'une écologie du concret qui mise sur l'industrie et l'innovation avant tout.

Le transport maritime représente à lui seul entre 80 % et 90 % des échanges mondiaux, mais aussi près de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES), soit l'équivalent d'un grand pays industrialisé. Si rien n'est fait, cette part pourrait atteindre 17 % à l'horizon 2050. Face à cette urgence, les carburants alternatifs constituent une piste; leur coût reste néanmoins très élevé – de l'ordre de quatre fois celui du fioul – et leur déploiement à grande échelle ne sera pas immédiat.

La propulsion vélique, elle, est déjà utilisée: c'est là toute sa force. Auxiliaire, elle peut être installée sur des navires existants et permettre une réduction rapide de leur consommation de carburant; principale, elle ouvre la voie à la conception de navires entièrement décarbonés dès leur construction. Dans les deux cas, elle apporte une réponse immédiate, concrète et crédible à une urgence qui, elle, n'attendra pas.

Pourtant, malgré la maturité de la filière, la propulsion vélique n'a pas d'existence en droit français. Armateurs et assureurs avancent dans un cadre incertain, à défaut d'une définition légale claire. L'État a pourtant reconnu l'intérêt stratégique de la filière en signant le pacte vélique avec ses acteurs en 2024.

La présente proposition de loi s'inscrit dans la continuité de cet engagement. Elle introduit la notion de navire à propulsion vélique dans le code des transports. Elle complète cette reconnaissance juridique par des outils concrets: un suramortissement adapté, des exonérations de charges, l'intégration à titre expérimental de la filière dans les certificats d'économie d'énergie (C2E) et une orientation des recettes du marché carbone vers la décarbonation du secteur.

Ce texte donne enfin un cadre stable, cohérent et opérationnel à une filière dynamique. Mon département, la Loire-Atlantique, en fournit une illustration parlante. C'est aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire qu'a été conçue et industrialisée la voile rigide SolidSail. Il s'agit d'une technologie composite de plus de 1 000 mètres carrés, déjà déployée sur des navires en exploitation commerciale. C'est également en ce lieu qu'a été assemblé l'*Orient Express Corinthian*, le plus grand voilier de croisière du monde – un trois-mâts de 220 mètres de long –, inauguré le 29 avril dernier. Ses 45 000 mètres carrés de voilure, ses mâts en carbone, l'ingénierie navale et son design sont le fruit d'un savoir-faire français.

Depuis octobre dernier, la compagnie nantaise Neoline exploite une liaison commerciale régulière entre Saint-Nazaire et Baltimore à bord du plus grand cargo roulier à voile au monde. Ce n'est plus une expérimentation; c'est une démonstration que ce modèle est viable à l'échelle industrielle sur de véritables routes commerciales.

L'écosystème qui se constitue en Loire-Atlantique n'est pas une exception locale. La filière vélique française représente déjà plus de 1 100 emplois directs, avec un objectif de

4 000 emplois à l'horizon 2030, sur un marché mondial estimé à plusieurs milliards d'euros. En trois ans, trois sites industriels ont été créés et seize compagnies maritimes se sont structurées autour de cette technologie. La France peut prendre une position de premier plan ; encore faut-il lui en donner les moyens. C'est précisément ce que permet cette proposition de loi. À ce titre, nous la soutenons sans réserve.

Au-delà des enjeux industriels et climatiques, c'est aussi une question de souveraineté énergétique. Dans le contexte géopolitique actuel, notre dépendance aux hydrocarbures s'est rappelée à nous avec force. Le vent, lui, s'impose comme une évidence. Il est abondant, disponible, gratuit. Il ne dépend ni d'un détroit stratégique ni d'une puissance étrangère et il ne saurait souffrir d'une crise des marchés. Faire le choix d'une filière vélique forte, c'est faire le choix d'une énergie dont personne ne peut nous priver. C'est aussi faire le choix d'une innovation française, d'une industrie d'avenir et d'une décarbonation qui ne renonce ni à la compétitivité ni à la souveraineté.

Pour toutes ces raisons, le groupe Horizons & indépendants votera en faveur de ce texte et appelle à son adoption. *(Applaudissements sur les bancs du groupe HOR.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je vois que M. le ministre des transports n'est pas parmi nous.

Dès l'examen de la loi d'orientation des mobilités, en 2019, mon groupe avait déposé un amendement demandant la remise d'un rapport sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile. La ministre des transports de l'époque, Élisabeth Borne, avait permis le vote de cet amendement. Cela avait marqué la première étape dans la prise en compte législative du sujet.

Plusieurs pays, dont le Royaume-Uni et les pays nordiques, se distinguent déjà par leur capacité à articuler innovation technologique, financement public et incitation économique, en favorisant le déploiement à grande échelle des solutions véliques. Il devient urgent que la France leur emboîte le pas, d'autant que notre pays dispose d'atouts significatifs et d'une base solide pour faire de cette filière un atout stratégique.

Plus de quatorze équipementiers développent des systèmes véliques innovants, largement soutenus par l'État dans les phases de recherche et développement. Au total, la France compte seize compagnies maritimes spécialisées. En trois ans, trois usines et plus de 1 100 emplois ont été créés. La filière se fixe l'objectif de créer 4 000 emplois d'ici 2030 et de générer 1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

Cependant, nous sommes également en situation de fragilité. La France peine encore à transformer ses capacités d'innovation en un déploiement massif. Le segment du rétrofit des grands navires, pourtant le principal levier de réduction rapide des émissions, reste encore insuffisamment développé au regard de son potentiel.

Je parle de fragilité des entreprises innovantes, mais la situation est même plus grave que cela. Il y a un mois, alors que cette proposition de loi était examinée en commission, l'entreprise havraise Towt, acteur précurseur et prometteur, était placée en liquidation judiciaire. Depuis, une offre de reprise a été validée, actant la reprise de trente-sept de ses quarante-huit salariés, de ses quatre voiliers-cargos et de la commande de deux voiliers. Mais il a fallu – passez-moi l'expression – réduire la voilure *(Sourires)*,...

M. Édouard Bénard. Bravo !

M. Jean-Paul Lecoq. ...en abandonnant la ligne Fécamp-New York et en annulant la production de deux autres voiliers en commande. J'ai une pensée émue pour les onze salariés qui font les frais de cette reprise.

C'est dire si les mesures contenues dans cette proposition de loi sont attendues.

Grâce à des armateurs comme Towt et son PDG visionnaire et passionné Guillaume Le Grand, des marins français disposent du savoir-faire nécessaire à la navigation vélique. Ce serait un gâchis que ce savoir-faire parte servir des compagnies étrangères plutôt qu'une filière française éthique et innovante.

Cette proposition de loi est cruciale. Elle vise à franchir une étape supplémentaire en passant de la reconnaissance à une véritable structuration économique de la filière de la marine marchande à voile. Elle repose sur des dispositions d'incitation économique qui vont globalement dans le bon sens en amorçant enfin un soutien public à des acteurs en grande difficulté. Elle propose des outils indispensables pour aider la filière à vivre et à se développer. Si nous ne l'aidons pas à se donner un avenir, elle n'en aura pas.

Alors que nous voulons tous réindustrialiser notre pays dans le respect de nos engagements climatiques et faire de la transition écologique le levier de notre développement économique et de notre souveraineté, je vous invite, comme en commission, à voter en faveur de cette proposition de loi. Elle est attendue et répond à un objectif d'intérêt général que nous pouvons tous partager. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR ainsi que sur les bancs des commissions. – M. Jimmy Pahun applaudit également.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Timothée Houssin.

M. Timothée Houssin. Le fait que nous étudions une proposition de loi macroniste sur les cargos à voile à l'heure où des millions de Français subissent de plein fouet l'explosion des prix du carburant, et alors que le gouvernement Lecornu ne prend aucune mesure pour limiter les taxations à la pompe, en dit long sur le décalage entre l'agenda de l'Assemblée et de la Macronie, d'une part, et les préoccupations des Français, d'autre part. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

M. Jimmy Pahun. Au contraire !

M. Timothée Houssin. Si la transition énergétique, l'électrification, la baisse des émissions de CO₂ sont une nécessité, elles ne peuvent pas se faire 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 17 centimes par litre partent de la poche des seuls automobilistes pour payer les certificats d'économie d'énergie qui financeront en partie la présente proposition de loi.

Au-delà de ces constats, la propulsion vélique est une piste sérieuse pour décarboner le transport maritime. Elle est un levier de transition écologique, mais aussi un potentiel levier industriel. Elle s'appuie sur une filière industrielle française dynamique, composée d'équipementiers, de chantiers navals, d'ingénierie. Le secteur crée déjà 1 100 emplois sur notre territoire et il faut l'accompagner, car il pourrait en représenter 4 000 d'ici 2030.

Le navire *Canopée*, utilisé pour transporter les éléments de la fusée Ariane 6, est équipé de voiles rigides développées en France qui permettent de réduire sa consommation de carburant de 20 à 30 % ; cela représente plusieurs milliers de tonnes de CO₂ évitées chaque année.

La propulsion vélique peut aussi être une opportunité économique pour les armateurs, puisque le carburant représente jusqu'à 50 % du coût total d'exploitation d'un navire.

Toutefois, la propulsion vélique reste marginale et il y a fort à parier que son usage comme mode de propulsion principal le restera. Dans l'immense majorité des cas, ces technologies sont surtout utilisées comme modes de propulsion auxiliaires, permettant de réduire la consommation de carburant de 5 à 20 %.

Selon les données de la filière, on compte aujourd'hui 50 à 60 navires marchands équipés de systèmes véliques pour une flotte mondiale de plus de 60 000 navires marchands. Ces chiffres montrent à la fois la faiblesse actuelle de la filière et son fort potentiel de développement. Nous sommes encore au stade de l'émergence de la filière et la France a une carte à jouer dans un domaine où elle a pris de l'avance en matière de savoir-faire.

Il y a deux façons de développer la propulsion vélique : en misant sur la voile comme mode de propulsion principal d'un cargo, sur un marché de niche, comme l'entendait initialement cette proposition de loi en fixant un seuil de propulsion vélique à 50 % ; ou en visant à décarboner la filière du transport maritime avec une approche plus réaliste qui reconnaît que la propulsion vélique est et restera surtout auxiliaire. C'est ce que nous avons soutenu en commission du développement durable en adoptant, avec les voix du Rassemblement national, la notion de propulsion auxiliaire vélique dès lors que 5 % de la propulsion est assurée par le vent. L'enjeu n'est pas seulement de faire émerger quelques cargos à voile, mais bien d'équiper massivement les flottes futures afin d'obtenir une véritable diminution de la consommation de carburant.

Nous voterons pour cette proposition de loi et nous la soutenons sur le fond. Sur la forme, pourtant, il convient de souligner qu'elle empile une série de dispositifs. Elle modifie le code des transports pour étendre des exonérations de charges sociales pour les équipages des cargos à voile. Elle mobilise les certificats d'économie d'énergie. Elle articule le tout avec le marché carbone. Elle envisage même de réduire les droits d'accise, c'est-à-dire les taxes sur l'alcool, lorsque le rhum est transporté à bord de navires à propulsion vélique. À force d'ajouter des dispositifs, ce texte crée une véritable usine à gaz dont seule la Macronie a le secret.

La transition écologique et le droit en général ne doivent pas se traduire par une complexification permanente, mais au contraire par des règles simples, lisibles et opérationnelles.

Enfin, ce texte vise à diminuer notre empreinte carbone. Or elle est 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. Faire la promotion et subventionner massivement des cargos à voile pour acheminer des produits à faibles normes environnementales depuis les pays du Mercosur ou l'Australie, alors que nous pourrions les produire chez nous, c'est toujours un non-sens écologique et économique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

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, 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 plomberait demain leur résultat, je le dis ici avec force.

Raison de plus pour nous saisir de l'occasion que représente ce texte, 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*)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Sortir du pétrole : voilà la tâche des années qui viennent ! Il faut le faire pour la paix, pour le climat, pour notre souveraineté, pour mettre fin au pillage du

pays et des Français par les multinationales du pétrole. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) Nous sommes déjà en retard. L'actualité le montre : la guerre et la crise énergétique rappellent l'urgence du blocage indispensable des prix ainsi que la nécessité de sortir de notre dépendance aux énergies fossiles. Le transport maritime ne fait pas exception à cette exigence. Le décarboner est un impératif vital et scientifiquement fondé. Ce moyen de transport est un maillon essentiel des échanges mondiaux, l'actualité nous le rappelle âprement avec la fermeture du détroit d'Ormuz. Le secteur représente à lui seul 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, chiffre qui pourrait atteindre presque 20 % en 2050 si rien n'est fait.

L'objectif de neutralité carbone du transport maritime en 2050 n'est donc pas négociable. La France doit peser de tout son poids pour que l'Organisation maritime internationale confirme cet objectif, contre les pressions de M. Trump et malgré la défection de certains États européens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) Elle doit aussi montrer l'exemple. Pour cela, il faut sortir de l'inaction macroniste. Vous n'êtes même pas capables de tenir vos engagements sur le fléchage des fonds de la taxe carbone maritime vers la décarbonation du secteur. Vous sabotez vos maigres engagements, comme vous l'avez fait dans le projet de loi de finances pour 2026 : alors que 90 millions d'euros avaient été promis, il n'y a que 30 millions dans votre budget imposé par 49.3 !

Après dix ans au pouvoir, vous semblez enfin découvrir ce que la décarbonation veut dire, alors que l'écologie a été sacrifiée par tous les gouvernements macronistes successifs. (*Mêmes mouvements.*)

Une députée du groupe LFI-NFP. C'est vrai !

M. Matthias Tavel. M. Lecornu vient tout juste de découvrir l'électricité et ses vertus ! (*Sourires.*) Assez de temps perdu ! Pour décarboner, les solutions sont multiples. La sobriété, d'abord : consommer moins, produire plus près. La transition énergétique, ensuite : remplacer le fioul lourd par des carburants moins carbonés ou par l'électricité. 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. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) La marine à voile 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. Le vélique peut aussi 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. Elle est pionnière de la propulsion vélique – nos champions et championnes de course au large en savent quelque chose et leur expérience est utile à celles et ceux qui développent ces projets. (*Mêmes mouvements.*) On compte plusieurs néoarmateurs très actifs, comme Grains de Sail ou Zéphyr & Borée.

Les solutions techniques sont innovantes. Le député de Saint-Nazaire que je suis n'en citera qu'une : 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*, qui vient d'être livré. Pour ce dernier, on ne construit pas que le mat et les voiles en France, mais aussi le navire lui-même. Tels doivent être notre objectif et notre ambition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.* – *M. Jimmy Pahun applaudit également.*) On ne parle pas

ici de petits navires, mais de bâtiments capables de transporter des tronçons de fusée, des engins de chantiers, plus de cent passagers.

L'écologie ne doit être ni une niche ni un produit de luxe réservé aux ultrariches. Pour cela, il faut changer d'échelle. C'est la position que nous avons défendue lors du colloque que j'ai organisé en septembre dernier, ici même, avec Éric Coquerel et Christine Arrighi : il faut passer des 11 navires à propulsion vélique actuels aux 500 navires visés par la filière en 2030 et à des milliers en 2050.

La propulsion vélique a besoin du soutien public. C'est pourquoi nous avons voté pour ce texte en commission. Nous soutenons ses articles 1^{er}, 3 et 5, relatifs à la définition du transport vélique, au soutien à l'investissement, et au fonds de décarbonation alimenté par les recettes de la taxe carbone. En commission, nous avons gagné le fléchage de ces aides vers l'industrie française. Pour que cela reste le cas, nous nous battons contre les amendements visant à revenir sur cette mesure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

Nous ne croyons pas en revanche aux exonérations de cotisations ou aux certificats d'économie d'énergie qui affectent les factures d'énergie de nos concitoyens, car nous refusons le faux choix entre la protection sociale des marins et la protection écologique de tous. Oui au soutien à la filière vélique, à une condition : que ce soit bien un soutien à la décarbonation, et non des effets d'aubaine ou une nouvelle niche fiscale sous couvert de *greenwashing*.

Voyons grand ! C'est l'occasion de repenser le transport maritime dans son ensemble comme le rôle des ports de commerce, et d'inventer un nouveau modèle coopératif. Il est temps de bâtir la marine à voile du XXI^e siècle. La France a tout à y gagner. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP, dont plusieurs députés se lèvent.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel.

M. Fabrice Roussel. La proposition de loi que nous examinons porte une ambition pour l'avenir du transport maritime – une ambition qui place la France, dans ce domaine, à l'avant-garde de la transition écologique. Nous intervenons à un moment critique. L'Organisation maritime internationale, sous les pressions répétées des États-Unis, a échoué à instaurer une tarification carbone mondiale. Ce qui aurait dû être un tournant pour le climat s'est transformé en report – un revers pour nos ambitions collectives. Cependant, face à cet échec, nous avons un levier d'action : notre capacité, ici et maintenant, à décider de la route que prendra notre pays.

Je veux donc saluer cette proposition de loi qui donne à la France les moyens de développer une filière d'excellence, la propulsion vélique. Dans ce domaine, notre pays dispose de tous les atouts : un écosystème d'acteurs innovants, des entreprises audacieuses et des territoires engagés. Permettez-moi de citer l'exemple des Chantiers de l'Atlantique, qui ont conçu le plus grand voilier du monde, l'*Orient Express Corinthian*. C'est un symbole fort de l'ingéniosité française, de notre capacité à transformer des rêves industriels en réalité concrète et d'une ambition maritime que nous pouvons incarner au niveau mondial.

Des entreprises comme Neoline, Airseas, SolidSail, Wisamo ou encore Terre Exotique, implantées en Loire-Atlantique, incarnent la diversité, la maturité et la puissance de cette filière. À leurs côtés, l'association Wind Ship fédère les acteurs. Ensemble, ils démontrent que la propulsion

vélique n'est plus une perspective lointaine mais une réalité industrielle, créatrice d'emplois, d'innovation et de souveraineté.

Cette dynamique semble aujourd'hui bénéficier d'un soutien limité de la part du gouvernement, comme l'illustre la réduction de plus de 20 millions d'euros des crédits alloués dans le cadre du fonds de décarbonation, par rapport aux montants initialement prévus. Cette contraction se retrouve notamment dans l'appel à projets lancé récemment par l'Agence de la transition écologique (Ademe), qui vise à accompagner les acteurs de la filière dans leurs investissements, à soutenir le développement de solutions innovantes et à concrétiser des projets répondant aux objectifs de décarbonation. C'est en cela que cette proposition de loi revêt une importance particulière : elle permettra de définir un cadre stratégique clair, piloté et pleinement assumé par l'État.

Ce texte s'inscrit aussi dans la continuité de projets structurants déjà engagés. Parmi les plus emblématiques, citons le projet Venffrais – Vent filière française industrielle structurée : développé par l'institut de recherche technologique (IRT) Jules Verne de Nantes, il vise à lever les verrous technologiques, à produire et à assembler les systèmes véliques, à permettre leur déploiement à grande échelle et à structurer une chaîne de valeur complète, du matériau jusqu'à l'intégration sur le navire, avec – c'est important – une évaluation des gains de performance. De même, l'initiative MEET2050 rassemble armateurs, industriels, ports et acteurs publics autour d'un objectif clair : accélérer la transition vers un transport maritime décarboné.

Ces projets démontrent une vérité essentielle : la transition ne se fera ni isolément ni uniquement par la technologie, mais grâce à la coopération, à l'intelligence collective et à un écosystème capable d'investir, d'expérimenter et de passer à l'échelle. Soutenir la propulsion vélique, c'est envoyer un signal clair aux industriels et aux investisseurs : nous prenons nos responsabilités, nous protégeons et valorisons ceux qui innoveront.

Le groupe Socialistes et apparentés soutient donc pleinement l'ambition de ce texte. Nous nous réjouissons d'ailleurs de l'adoption, dès l'examen en commission, d'un amendement visant à 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. Nous proposons d'aller plus loin...

M. Jean-Yves Bony. Et plus vite !

M. Fabrice Roussel.en soutenant activement la propulsion vélique auxiliaire, une solution innovante et durable pour réduire l'empreinte environnementale du transport maritime, et en précisant les modalités d'évaluation du seuil minimal de recours à l'énergie du vent, afin que ce dispositif repose sur l'exploitation réelle des navires, sur une base annuelle moyenne, et non sur des conditions ponctuelles et aléatoires. Nous souhaitons également clarifier le rôle du fonds pour la décarbonation du transport maritime. Si des dispositifs commencent à être lancés, ils doivent désormais s'inscrire dans une stratégie lisible, cohérente et pleinement assumée par l'État.

Enfin, nous réaffirmons notre opposition à l'extension des exonérations de cotisations sociales prévue à l'article 2. Ce dispositif coûteux et peu efficace, comme l'a rappelé la Cour des comptes, n'est soumis ni à conditions ni à contreparties pour les employeurs, ce qui limite son effet incitatif réel sur l'emploi et les conditions de travail.

Mes chers collègues, cette proposition de loi offre à la France une occasion historique : devenir un leader de la transition maritime vers le zéro carbone. C'est pourquoi notre groupe la soutiendra. *(MM. Stéphane Peu, Pierre Pribeitch et Jimmy Pahun applaudissent.)*

M. Ian Boucard. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Ian Boucard. Enfin un expert de la propulsion vélique !

M. Fabrice Brun. Le groupe Droite républicaine souhaite tout d'abord saluer l'ambition défendue par cette proposition de loi – j'associe tout particulièrement notre collègue breton Jean-Luc Bourgeaux à mes propos. 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 énergétique. Par ailleurs, le soutien à cette filière constitue une occasion de décarboner la flotte mondiale,...

M. Ian Boucard. Eh oui !

M. Fabrice Brun. ...tout en développant une filière industrielle française à forte valeur ajoutée, créatrice d'emplois et d'innovations dans nos territoires maritimes.

Nous pouvons en être fiers. Nous, les Français, détenons le deuxième espace maritime mondial et sommes leaders de la filière de la propulsion vélique. Je rappelle que le premier cargo à voile est français. Cocorico ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe DR. – M. Jean-Michel Brard applaudit également.)*

Toutefois, si nous partageons l'objectif de ce texte, nous nous interrogeons également sur le coût et l'équilibre des financements proposés.

L'article 3 prévoit des dispositifs particulièrement incitatifs, avec des déductions pouvant atteindre 100 % des surcoûts et des majorations de 20 à 30 % selon la taille des entreprises et la proportion de propulsion vélique utilisée. Nous comprenons l'intérêt de ces mécanismes, mais ils doivent être encadrés. Ces aides doivent être ciblées vers les entreprises réellement engagées dans cette transition, limitées dans le temps et proportionnées à nos contraintes budgétaires.

S'agissant du financement, l'article 4 ouvre la voie à la mobilisation des certificats d'économie d'énergie. Nous saluons l'encadrement par la commission de l'usage des C2E à titre expérimental pour trois ans. Ils doivent toutefois rester prioritairement consacrés à la rénovation énergétique des bâtiments, qui représente déjà un défi considérable pour notre pays. Nous devons veiller à ne pas disperser ces moyens, au risque d'affaiblir cet effort essentiel pour les Français et pour le secteur de l'artisanat.

Au-delà de ce texte, nous devons défendre une vision globale de l'avenir du commerce maritime français. La propulsion vélique constitue une réponse intéressante, mais elle ne pourra être la seule solution à la décarbonation du secteur. Le transport maritime représente aujourd'hui près de 2,9 % des émissions mondiales de CO₂ et le coût pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici à 2050 est estimé entre 75 et 110 milliards d'euros pour la filière française. Dans ce contexte, nous devons explorer toutes les alternatives technologiques crédibles et par conséquent soutenir également le développement du nucléaire maritime civil. La France possède une expertise nucléaire reconnue dans le monde entier. Elle doit être capable de la

mobiliser pour construire les navires décarbonés de demain, garantir notre indépendance énergétique et préserver notre compétitivité maritime.

M. Vincent Descoeur. Très bien !

M. Fabrice Brun. Face au réveil des grandes puissances et au retour des logiques impérialistes en Russie, en Chine et aux États-Unis, la France doit poursuivre une ambition maritime complète. Elle doit innover, produire, protéger ses armateurs, préserver la compétitivité économique du secteur et maîtriser ses routes commerciales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe DR.*) C'est à ces conditions que nous pourrions défendre une vision française et européenne d'un commerce maritime libre, durable et souverain. (*Applaudissements sur les bancs du groupe DR. – M. Jean-Michel Brard applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard.

M. Damien Girard. Nous avons sous les yeux une source d'énergie gratuite, mondiale et décarbonée, que le transport maritime industriel a presque oubliée pendant un siècle : le vent. Son usage direct pour propulser des navires constitue une chance majeure de réduire la consommation de carburant et de transformer un secteur qui représente aujourd'hui près de 3 % des émissions de gaz à effet de serre.

Mais au-delà du climat, il y a une question de souveraineté et de robustesse. Pendant des décennies, nous avons organisé le commerce mondial autour du pétrole bon marché, du transport toujours plus rapide et de chaînes logistiques ultra-tendues. Notre modèle économique dopé au pétrole bon marché sait livrer en quarante-huit heures des produits fabriqués à 15 000 kilomètres de chez soi, mais être rapide ne signifie pas forcément être robuste. Nous découvrons la fragilité de ce modèle : flambée des prix de l'énergie, tensions géopolitiques, dépendance stratégique, vulnérabilité des routes maritimes, du canal de Suez au détroit d'Ormuz.

L'incertitude, aujourd'hui, ce n'est pas le vent. L'incertitude, c'est le pétrole. Retrouver en partie la force du vent, ce n'est pas revenir en arrière. C'est réintroduire dans la modernité une énergie renouvelable, abondante et gratuite, que l'humanité maîtrise depuis des siècles, pour l'associer aux technologies du XXI^e siècle : routage numérique, propulsion hybride, matériaux innovants. Dans ma circonscription, cette transition est déjà en cours. Dans le pays de Lorient, des entreprises issues du maritime et de la course au large développent des solutions de propulsion vélique, créent de l'emploi et participent à une nouvelle dynamique industrielle.

Mais soyons lucides : il ne sera jamais écologique de transporter à très grande vitesse à travers le monde des objets jetables produits dans des conditions environnementales et sociales déplorables. Car derrière la question du transport, il y a celle de notre modèle économique. Si nous voulons réellement faire face au désordre climatique et géopolitique du siècle, il nous faut changer de cap : transporter moins, transporter plus utile et accepter parfois de transporter moins vite pour rendre nos territoires plus résilients, plus souverains et plus robustes.

La proposition de loi va dans le bon sens. Elle reconnaît juridiquement la propulsion vélique et la propulsion auxiliaire vélique, et prévoit des incitations économiques ciblées. Je veux saluer le travail de la rapporteure et des signataires. Toutefois, nous exprimons 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 malgré leur coût pour les finances publiques. Leur adossement à des produits comme les alcools envoie en outre un signal contradictoire au regard des enjeux de santé publique.

Nous sommes également opposés aux exonérations de cotisations sociales prévues par l'article 2, car elles fragilisent le financement de notre protection sociale sans garantie d'efficacité. Pour ces raisons, nous en demandons la suppression.

Nous proposons également plusieurs amendements pour renforcer l'ambition environnementale du texte. Nous souhaitons définir une trajectoire progressive d'augmentation de la part minimale de propulsion vélique pour les navires à propulsion auxiliaire. C'est une condition indispensable pour engager durablement la transformation du secteur. Nous proposons aussi de graduer le dispositif de suramortissement afin de limiter les effets d'aubaine et de soutenir prioritairement les acteurs réellement engagés dans la décarbonation.

Nous voulons enfin poser la question du financement. Les exigences des établissements financiers sont trop souvent en décalage avec les temporalités du secteur et sous-estiment la valeur écologique des investissements.

Malgré ces réserves, le groupe Écologiste et social votera en faveur de ce texte parce qu'il constitue une première étape utile, parce qu'il envoie un signal et parce qu'il contribue à faire émerger une filière d'avenir au service du climat, de notre souveraineté énergétique, de l'emploi et de nos territoires. (*M. Jimmy Pahun applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Je veux d'abord féliciter Mme la rapporteure pour cette proposition de loi.

Début avril, Philippe Tabarot, ministre des transports, Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche, et Sébastien Martin, ministre délégué chargé de l'industrie, ont lancé un appel à projets doté de 62,2 millions d'euros pour soutenir la décarbonation du transport maritime. Comme ils l'ont rappelé à cette occasion, la crise actuelle de l'énergie, que nous suivons avec toujours plus d'attention, doit, plus que jamais, nous rappeler le coût de notre dépendance, lequel se répercute aujourd'hui fortement sur l'ensemble de notre tissu économique. Lors de la présentation de la proposition de loi, le ministre Tabarot...

M. Jean-Paul Lecoq. Où est-il ?

M. Jimmy Pahun. ...avait déclaré qu'il partageait l'objectif commun de développer la propulsion vélique.

Face à cette crise, alors que la France ambitionne de porter sa part d'énergie décarbonée de 42 à 60 % d'ici à 2030 et que nous nous sommes collectivement fixé l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, la transition énergétique du secteur maritime n'est plus une option, c'est une nécessité. Si la réduction de vitesse des navires reste le premier pilier, la propulsion par le vent, terme que je préfère à celui de propulsion vélique, représente un atout car elle constitue une source d'énergie renouvelable abondante, illimitée et qui ne nécessite aucune transformation pour être exploitée.

Le concept n'est pas nouveau, mais il retrouve toute sa pertinence avec l'émergence d'une filière française par le vent. Il s'agit à la fois d'une solution concrète de décarbonation et d'un levier de réindustrialisation pour notre pays. Cette dynamique a été reconnue par l'État, notamment par l'intermédiaire de la signature du pacte vélique en 2024, mais force est de constater que, malgré ces engagements, les avancées

restent encore insuffisantes. Il faut donc aider les acteurs véliques. C'est tout le sens de cette proposition de loi, que nous avons déposée avec plusieurs de nos collègues et qui a été votée à l'unanimité en commission.

La filière repose sur deux piliers complémentaires. Le premier est la propulsion vélique auxiliaire, qui 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. Une réduction même partielle de leur consommation de carburant permettrait d'éviter l'émission de millions de tonnes de CO₂ chaque année. Le second pilier est la propulsion vélique principale, utilisée par les voiliers-cargos nouvelle génération des néoarmateurs. Ces projets, souvent à taille humaine, reposent sur des logiques de sobriété, de circuits plus courts et d'ancrage territorial. Ils dessinent un nouveau modèle maritime, plus durable et plus résilient. L'objectif de cette proposition de loi, dont je suis cosignataire, est de lever les freins au développement de la filière en soutenant conjointement ces deux approches.

Le texte comporte plusieurs mesures dont je tiens à souligner l'intérêt. Il vise d'abord à accompagner les armateurs qui souhaitent s'équiper du système vélique par le dispositif de suramortissement vert. Je rappelle que l'État s'est engagé sur cet objectif lors de la signature du pacte vélique en 2024. Il propose également d'intégrer pleinement le transport maritime dans les certificats d'économie d'énergie afin de valoriser les efforts de réduction de consommation réalisés sur les routes maritimes France-France et France-étranger. Enfin, il s'inscrit dans une réflexion plus large sur le financement de la transition du secteur en lien avec des recettes issues du marché carbone européen. Cette proposition de loi promeut une ambition 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.

Néanmoins, le groupe Démocrates s'interroge sur certaines modalités concrètes de cette proposition de loi. Si les coûts peuvent représenter des investissements, nous devons prendre en compte l'impact budgétaire important de ces dispositions dans un contexte qui nous impose un esprit de responsabilité budgétaire collective. Certaines dispositions posent également des questions en matière de respect du droit européen – vous savez combien notre groupe y est attaché – et de constitutionnalité.

Notre groupe est donc réservé sur cette proposition de loi. Je le regrette mais, à titre personnel, je vous invite à la voter. *(Applaudissements sur les bancs des commissions. – M. Damien Girard applaudit également.)*

M. Vincent Descoeur. Très bien !

Mme la présidente. La discussion générale est close.

La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je m'étais déjà exprimée lors de la présentation du texte, aux côtés du ministre Tabarot et de la présidente de la commission du développement durable, mais je reprends la parole pour rappeler que la temporalité – une question évoquée par certains d'entre vous – est bonne. En effet, la filière dont cette proposition de loi cherche à encadrer le développement est nouvelle et fragile. Je rappelle que l'entreprise Towt a

déposé le bilan et se trouvait en liquidation le jour où nous avons commencé l'examen du texte. Celui-ci permettra d'inscrire dans le marbre des mesures de stabilité en faveur de ce secteur en développement. N'oublions pas les bonnes nouvelles : il y a une semaine, un nouveau paquebot à voile a été baptisé à Saint-Nazaire. Ces deux exemples montrent que la filière est en plein développement mais soulignent sa fragilité. Nous sommes au début de cette nouvelle aventure ; le transport à la voile est un éternel recommencement, parce que le vent est toujours là et qu'il ne coûte rien.

Je vous remercie tous pour votre soutien. Cette proposition de loi est attendue par une filière innovante et nécessaire à la décarbonation du transport maritime. Elle fera de la France un pays en avance dans le domaine du transport vélique. *(M. Jean-Michel Brard applaudit.)*

DISCUSSION DES ARTICLES

Mme la présidente. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles de la proposition de loi.

Article 1^{er}

Mme la présidente. Sur amendements n^{os} 50 et 41 ainsi que sur l'article 1^{er}, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement, pour soutenir l'amendement n^o 50.

M. Laurent Panifous, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement. La définition de la propulsion vélique proposée à l'article 1^{er} soulève une difficulté technique substantielle, liée aux critères retenus. En fixant un seuil d'au moins 50 % de propulsion assurée par l'énergie du vent pour un navire à propulsion principale vélique, et d'au moins 5 % pour un navire à propulsion auxiliaire vélique, la proposition de loi suppose qu'il serait possible de mesurer de manière objective et univoque la contribution respective des différentes sources de propulsion.

Or, à ce jour, dans le secteur maritime, il n'existe aucune méthode reconnue, standardisée et partagée permettant de mesurer la part de propulsion assurée par le vent. Cette contribution ne constitue pas une grandeur directement mesurable : elle dépend nécessairement du choix d'un indicateur – puissance, énergie, distance, consommation évitée –, chacun conduisant à des résultats distincts.

Il en résulte une difficulté opérationnelle pour les services chargés de l'instruction et du contrôle, faute de méthode de mesure objectivable et homogène. Dans ces conditions, inscrire dès maintenant un seuil quantifié dans la loi apparaît prématuré et excessivement contraignant au regard de l'état de l'art. Cela réduirait les marges de manœuvre du pouvoir réglementaire et compliquerait l'élaboration d'un dispositif techniquement cohérent, applicable à l'ensemble des technologies proposées par le secteur, alors même que celles-ci sont vouées à évoluer.

C'est pourquoi le gouvernement propose de renvoyer cette définition au niveau réglementaire, afin de conserver une plus grande latitude et de pouvoir l'adapter aux évolutions technologiques à venir.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Cet amendement a été rejeté par la commission et, à titre personnel, j'y suis également défavorable. Au cours de nos débats, nous avons tous souligné la nécessité d'accompagner le développement du vélique principal, c'est-à-dire une propulsion assurée majoritairement par l'énergie du vent. Mais si nous voulons nous donner toutes les chances d'atteindre l'objectif de décarbonation du transport maritime à l'horizon 2050, il est également indispensable de soutenir le développement du vélique auxiliaire.

Par ailleurs, l'OMI insiste sur la nécessité de définir précisément la propulsion vélique. Il est donc important que la loi fixe des seuils clairs. Des études sont d'ailleurs en cours, notamment dans le cadre du projet Venffrais, qui permettront de préciser les modalités de calcul et d'application de ces seuils par décret, comme l'alinéa 5 de l'article 1^{er} le prévoit.

Enfin, l'expérience de Towt montre qu'il est possible d'évaluer la part de la propulsion assurée par le vent : celle-ci atteint en moyenne 80 % sur les navires de la compagnie. De même, le seuil de 5 % retenu pour le vélique auxiliaire me paraît raisonnable.

C'est pourquoi nous maintenons la position inscrite dans la proposition de loi : définir clairement la propulsion vélique principale tout en développant parallèlement le vélique auxiliaire, qui est, je le répète, une absolue nécessité pour la décarbonation complète d'ici à 2050.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Monsieur le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement, même si nous sommes ravis de débattre de ce sujet avec vous, nous aurions aimé entendre l'avis du ministre des transports ou, à défaut, de la ministre de la mer ou du ministre de l'industrie.

M. Jean-Paul Lecoq. Eh oui !

M. Matthias Tavel. La propulsion vélique touche en effet directement à ces trois domaines. Sans vous faire offense, je regrette que vous soyez obligé de faire la sale besogne qui consiste à défendre un amendement visant à vider l'article 1^{er} de sa substance. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NFP et EcoS.)*

Cet article fixe deux seuils pour définir les navires à propulsion vélique. Le premier prévoit un minimum de 5 % de propulsion assurée par une technologie vélique auxiliaire, afin d'inciter les armateurs à franchir le premier pas – et nous en avons besoin. Le second fixe à 50 % la part de propulsion vélique permettant de qualifier un navire de principalement vélique, afin de réserver les dispositifs de soutien aux armateurs qui font un choix vraiment structurant pour leur flotte et pour le climat.

Supprimer ces deux seuils reviendrait, de fait, à rendre l'ensemble des navires potentiellement éligibles aux dispositifs prévus par le texte. Cela créerait un risque d'effet d'aubaine, avec le versement d'argent public à des armateurs qui ne développeraient la propulsion vélique qu'à la marge.

C'est mieux que rien, je vous l'accorde. Mais nous pouvons utiliser l'argent public bien plus efficacement, en réservant les aides supplémentaires à ceux qui font du vent la source principale de propulsion de leurs navires.

Pour garantir à la fois la bonne gestion des deniers publics et l'efficacité écologique de ce texte, il faut donc rejeter l'amendement du gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NFP et EcoS.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Monsieur le ministre, il existe une méthode très simple pour mesurer la consommation d'un navire pendant une traversée : on fait le plein de gazole au départ, puis on mesure ce qu'il reste à l'arrivée. Il n'y a rien de plus simple ! *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LFI-NFP et SOC.)*

M. Pierre Pribetich. Bravo !

M. Jimmy Pahun. Je m'inquiète – et je me tourne vers mon ami Roussel – de voir les mesures complexes que l'on est en train d'imaginer pour évaluer la part du vent dans la propulsion des navires. La consommation de gazole est, je le répète, l'indicateur le plus simple. Cette approche est particulièrement importante pour les navires en rénovation : ce n'est qu'ainsi que nous enregistrons des progrès substantiels.

Ne nous compliquons donc pas inutilement la vie. Refusons cet amendement et favorisons massivement le développement du transport maritime à la voile. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe SOC. – M. René Pilato et M. Jean-François Rousset applaudissent également.)*

M. Pierre Pribetich. Bravo ! Hissez les voiles !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	108
Nombre de suffrages exprimés	108
Majorité absolue	55
Pour l'adoption	0
contre	108

(L'amendement n° 50 n'est pas adopté.) (Sourires et applaudissements sur les bancs des groupes RN, LFI-NFP, EcoS et GDR ainsi que sur plusieurs bancs du groupe SOC.)

M. Jean-Paul Lecoq. Au revoir, monsieur le ministre !

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Matthias Tavel. Cet amendement quasi rédactionnel peut offrir une porte de sortie à M. le ministre. Il vise simplement à préciser les modalités de calcul de la part de propulsion vélique, en tenant compte notamment des conditions de navigation, maintenant que les principes ont été rappelés à l'unanimité de cette assemblée. *(Sourires.)*

M. Jimmy Pahun. Le niveau de gazole !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable. Il est cohérent de rejeter cet amendement après avoir rejeté celui du gouvernement. Conservons donc la définition prévue par le texte et laissons au décret, conformément à l'alinéa 5, le soin de préciser les modalités de calcul de la part de propulsion vélique.

Comme l'a exprimé notre collègue Pahun avec des mots simples, il existe sans doute des méthodes assez faciles pour mesurer la contribution de l'énergie du vent à la propulsion des paquebots, des porte-conteneurs et, plus largement, de tous les navires exploitant directement cette énergie.

Je le répète : l'étude Venffrais en cours permettra d'affiner ces méthodes. Par souci de cohérence et de clarté, conservons la définition qui a fait l'objet d'un consensus en commission.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Je ne sais pas si je dois défendre ou non cet amendement, étant donné le résultat que j'ai obtenu lors du vote précédent. *(Sourires.)*

M. Pierre Cordier. Quel succès, monsieur le ministre !

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Quel succès ! À ce stade de nos travaux, je dois reconnaître que j'ai le mal de mer. *(Mêmes mouvements.)*

M. Jimmy Pahun. Ce n'est que le début !

M. Antoine Léaument. Ne faites pas de vagues !

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Je suis prévenu. Ce sera difficile de faire moins bien que zéro. Même avis que Mme la rapporteure. *(Sourires et applaudissements.)*

(L'amendement n° 2 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 41, 34 et 35 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 34 et 35 rectifié sont identiques.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 41.

M. Matthias Tavel. Il vise à affirmer une ambition claire, dans une logique de planification écologique, pour le soutien à la filière vélique. Comme nous l'avons rappelé, l'article 1^{er} prévoit deux seuils : un premier seuil à 5 %, pour inciter les armateurs à franchir le premier pas ; un second à 50 %, pour concentrer notre soutien sur ceux qui font le choix d'une propulsion vélique principale.

Nous proposons de relever progressivement le premier seuil tous les cinq ans, à compter de 2030. Fixer ce seuil à 5 % en 2026 est nécessaire pour encourager l'entrée dans le mode de propulsion vélique ; mais le relever à l'avenir est indispensable compte tenu des potentialités de développement des technologies véliques et de notre confiance à l'égard des ingénieurs, techniciens et ouvriers de nos chantiers.

À partir de 2030, puis de 2035 et 2040, il conviendra d'exiger davantage des armateurs souhaitant bénéficier du concours public à la propulsion vélique. S'en tenir à un seuil de 5 %, utile aujourd'hui pour enclencher une dynamique, pourrait apparaître à l'avenir comme une ambition trop faible et produire un effet d'aubaine financier que nous ne souhaitons pas.

M. René Pilato. C'est raisonnable !

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard, pour soutenir l'amendement n° 34.

M. Damien Girard. Nous proposons un dispositif analogue. Notre ambition collective en faveur de la propulsion vélique doit évoluer au rythme des progrès technologiques, à mesure que ces solutions seront mieux maîtrisées par les armateurs et les ingénieurs, et plus efficacement intégrées aux navires.

Comme le dit notre collègue Pahun, il est possible d'évaluer relativement simplement dans quelles proportions l'énergie du vent supplée aux motorisations conventionnelles. C'est pourquoi nous proposons une trajectoire progressive d'augmentation de la part minimale de propulsion vélique, afin d'accompagner avec ambition l'émergence de cette technologie.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel, pour soutenir l'amendement n° 35 rectifié.

M. Fabrice Roussel. Il est identique au précédent. Il était important de reconnaître la propulsion vélique auxiliaire. Le seuil fixé à 5 % constitue un premier niveau d'intégration de ces technologies. Toutefois, il s'agit d'une filière qui innove, invente et progresse régulièrement.

C'est pourquoi il est nécessaire de faire évoluer notre ambition au cours des quinze prochaines années, en portant progressivement la proportion minimale de propulsion vélique à 20 % d'ici à 2040. En accompagnant ainsi la montée en puissance des capacités technologiques et industrielles de cette filière, nous donnons également de la visibilité aux acteurs économiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable à ces trois amendements. Il est toujours dangereux de fixer des seuils *a priori* pour une technologie émergente dont nous ne connaissons pas encore pleinement le potentiel d'évolution. Vos amendements témoignent néanmoins du fait que chacun reconnaît désormais l'importance du développement de la propulsion vélique auxiliaire.

Relever le seuil, c'est aussi prendre le risque d'empêcher les grands porte-conteneurs de développer le vélique. Or, 5 % de propulsion vélique sur un tel bâtiment peut représenter un gain énergétique bien supérieur à celui qu'enregistrerait un petit navire utilisant la propulsion vélique à 20 %. Il faut donc raisonner aussi en résultat net. Si l'on poussait votre logique jusqu'au bout, il faudrait moduler les seuils selon la taille des bateaux. Sans cela, une telle disposition n'aurait aucun sens !

Je le répète : notre objectif commun est d'accompagner le développement de cette filière pour atteindre la décarbonation du transport maritime à l'horizon 2050. C'est pourquoi nous ne devons pas prendre le risque de fermer l'accès au dispositif aux gros porte-conteneurs qui souhaitent intégrer une propulsion vélique auxiliaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Je tiens d'abord à excuser Mme la ministre de la mer et de la pêche : elle est en Afrique. Elle accompagne le président de la République lors de son déplacement, pour parler du beau Traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine (BBNJ) signé par la France.

M. Pierre Cordier. Si les députés commencent à excuser les ministres...

M. Christophe Bentz. Et la séparation des pouvoirs ?

M. Jimmy Pahun. Ensuite, je suis partagé en ce qui concerne ces amendements. Je suis tenté de les soutenir, car je crois possible de faire très rapidement de grands bonds dans ce domaine. Souvenez-vous de *L'Alcyone*, navire du commandant Cousteau construit il y a quarante ans qui avait remis en avant la turbovoile et l'effet Magnus. Je suis convaincu que ce type de technologie peut progresser très vite et permettre 10 à 20 % de propulsion vélique.

Toutefois, Mme la rapporteure a raison d'appeler notre attention sur la taille du navire : tous les navires ne pourront peut-être pas atteindre cette part de propulsion vélique dans les quinze ans à venir. Mon groupe ayant émis des réserves sur la proposition de loi, je m'exprime en mon nom propre : à titre personnel, je crois qu'il vaut le coup d'adopter ces amendements. Prenons-en le risque pour pousser nos industriels vers une technologie plus vertueuse, que les filières françaises maîtrisent parfaitement. *(MM. Gabriel Amard, Fabrice Roussel et Damien Girard applaudissent.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Je rassure mon collègue Pahun : il n'est pas question de faire un grand bond en avant. Peut-être avez-vous eu des sympathies maoïstes dans votre jeunesse, ce n'est pas mon cas. *(Sourires sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)*

Il s'agit d'encourager les armateurs à se lancer dès maintenant. Nous voulons leur dire : même si vous n'êtes pas sûrs d'atteindre 10 ou 20 %, n'attendez pas 2030, 2035 ou 2040, passez commande dès maintenant. C'est maintenant, non dans dix ou quinze ans, que nos équipementiers ont besoin de commandes pour développer les filières et créer les emplois que nous espérons.

Notre amendement vise à envoyer un double signal. Premièrement, les exigences conditionnant les aides publiques augmenteront, car nous avons confiance en cette technologie et voulons que l'argent public soutienne au maximum la décarbonation. Deuxièmement, nous recherchons un effet immédiat : en fixant de tels paliers, nous appelons les armateurs à agir tout de suite, sans attendre le palier suivant. Cela me paraît de nature à renforcer le soutien à la propulsion vélique.

Je prends note des réserves de Mme la rapporteure, mais je pense que les seuils et les dates proposés permettront d'atteindre ces objectifs en évitant les écueils qu'elle mentionne.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	134
Nombre de suffrages exprimés	131
Majorité absolue	66
Pour l'adoption	59
contre	71

(L'amendement n° 41 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 34 et 35 rectifié ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel, pour soutenir l'amendement n° 36.

M. Fabrice Roussel. Il vise à préciser les modalités d'appréciation du seuil minimal de recours à l'énergie du vent. Si l'article 1^{er} pointe la nécessité d'évaluer les performances et de s'assurer que les procédés véliques sont responsables d'au moins 50 % de la propulsion d'un navire à propulsion principale vélique, il 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. Nous risquons de créer ainsi un effet d'aubaine sans avoir la certitude que les avantages offerts par le texte aboutiront réellement à la réduction de l'utilisation de carburants fossiles dans le domaine maritime.

Il est donc proposé de retenir une appréciation fondée sur l'exploitation effective des navires, sur une base annuelle moyenne qui permet de lisser les variations liées aux conditions météorologiques et aux itinéraires de navigation. Nous mesurerons ainsi correctement la part de propulsion vélique. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC.)*

M. Pierre Pribetich. Bravo !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Nous revenons à une discussion que nous avons déjà eue. Les modalités d'évaluation seront définies par décret et par voie réglementaire. Elles prendront en considération les résultats de l'étude Venffrais, qui est en cours et financée par le dispositif France 2030. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. La méthode d'évaluation et d'appréciation des seuils que vous proposez est pertinente, mais il est préférable de la définir par voie réglementaire. Nous pourrions ainsi prendre le temps de réflexion nécessaire et nous adapter à l'évolution des technologies dans ce domaine. C'est ce que j'ai tâché de dire, sans doute très maladroitement, pour défendre l'amendement n° 50. Cependant, étant donné la pertinence de votre proposition, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement n'est pas mauvais ! Il propose de lisser l'évaluation sur l'année, car la force du vent varie selon les saisons. Dans certaines périodes de l'année, il est possible de faire une traversée entière grâce à la propulsion vélique ; dans d'autres, il faut s'aider du moteur. Je suivrai Mme la rapporteure, mais je trouve la proposition intelligente.

(L'amendement n° 36 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel, pour soutenir l'amendement n° 40.

M. Fabrice Roussel. Il concerne également la mesure des performances des navires. Nous proposons que la qualification de navire à propulsion vélique ou à propulsion principale vélique soit appréciée au regard de son empreinte environnementale sur l'ensemble de son cycle de vie, laquelle intègre notamment les caractéristiques des procédés industriels mobilisés ainsi que les conditions de production

des principaux composants du navire. Nous proposons aussi qu'un indicateur global de performance environnementale soit établi afin de tenir compte de l'intensité carbone des différentes étapes du cycle de vie du navire.

Je rappelle que la filière vélique connaît une dynamique de structuration rapide associant armateurs, équipementiers, architectes navals et chantiers de construction, qui s'inscrit dans un marché mondial en forte croissance, estimé à environ 195 milliards d'euros cumulés à l'horizon 2050. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de disposer d'une méthodologie harmonisée d'évaluation de la performance environnementale des navires.

Comme l'a dit Mme la rapporteure, des travaux sont engagés en ce sens, par Venffrais mais également par l'Association française de normalisation (Afnor). Nous devons, à terme, être capables de mesurer cette performance.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable : la commission a repoussé l'amendement.

Vous souhaitez que la qualification de navire à propulsion vélique dépende de son empreinte environnementale. Vous proposez, pour cela, de créer un indicateur global de performance environnementale, pour tenir compte de l'intensité carbone des différentes étapes du cycle de vie du navire et pour refléter son impact environnemental global.

Nous souscrivons tous à l'ambition qui consiste à réduire au maximum l'empreinte carbone de la filière vélique, mais il me semble prématuré de lui imposer de telles conditions, alors qu'aucun navire ne peut encore être construit intégralement en France. Nous prendrions le risque de tuer la filière avant même qu'elle n'émerge.

Il faut faire confiance à cette filière, qui recherche d'ores et déjà les solutions les plus décarbonées à chaque étape de la vie du navire, tout en tenant compte de la réalité du marché.

Si nous adoptons l'amendement, nous tuerons la filière avant de la développer. Par réalisme, je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 40, repoussé par le gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Matthias Tavel. Il s'agit de compléter l'alinéa 5, qui dispose que les mesures seront précisées par décret, par la mention des orientations de l'Organisation maritime internationale. En effet, la France doit, en toute circonstance, être à l'avant-garde de l'application du droit international, en l'espèce maritime. De plus, notre pays doit pouvoir contribuer aux orientations de l'OMI en matière de propulsion vélique.

C'est aussi une manière pour nous de réaffirmer notre soutien à cette organisation et à l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 qu'elle a fixé, dont il convient désormais de préciser les modalités. Nous la soutenons face à l'offensive de M. Trump, mais aussi face à l'abandon par certains États européens, parmi lesquels la Grèce, de la position définie au niveau européen consistant à défendre l'objectif de neutralité carbone. Nous souhaitons ainsi signifier que le Parlement français, lui, souscrit pleinement à cette

trajectoire et appelle le gouvernement à faire valoir cette exigence avec le plus de force possible à l'échelle internationale et au sein de l'OMI.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable. La première partie de votre amendement tend à revenir sur une modification rédactionnelle adoptée en commission, que vous aviez pourtant vous-même soutenue. C'est dommage !

La deuxième partie tend à préciser que la France se conformera aux orientations de l'Organisation maritime internationale. Elle est satisfaite, je vous l'ai dit en commission, car, en vertu de la hiérarchie des normes, le droit international s'impose au droit national. Le gouvernement doit déjà tenir compte des orientations des instances internationales ; par conséquent, si l'article est adopté, nous nous conformerons bien sûr à celles de l'OMI.

(L'amendement n° 3, repoussé par le gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	132
Nombre de suffrages exprimés	132
Majorité absolue	67
Pour l'adoption	128
contre	4

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 1^{er} bis

Mme la présidente. L'amendement n° 16 de Mme la rapporteure est rédactionnel.

(L'amendement n° 16, accepté par le gouvernement, est adopté.)

(L'article 1^{er} bis, amendé, est adopté.)

Article 2

Mme la présidente. Nous poursuivons avec trois amendements identiques, n°s 4, 33 et 37, tendant à supprimer l'article 2. Sur ces amendements ainsi que sur l'article, je suis saisie par les groupes Rassemblement national et La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Éric Coquerel. Nous sommes extrêmement favorables à l'aide à la filière des bateaux de commerce à propulsion vélique, mais pas au prix de notre modèle social. La possibilité d'exonération de cotisations sociales est agitée à chaque fois qu'il est question d'aider une filière face à la concurrence. On nous explique que le problème tient à ce que le « coût du

travail » – nous l'appelons, nous, le prix du travail – est trop élevé ; la solution de facilité consiste alors à supprimer les cotisations.

Je participe en ce moment à des réunions sous le patronage du haut-commissariat à la stratégie et au plan (HCSP), qui travaille sur la question des aides aux entreprises. Les exonérations, qui représentent 80 milliards d'euros par an sans condition, n'y sont même pas considérées comme des aides par les représentants du Medef, qui semblent plutôt les voir comme un dû. Il s'agirait de compenser le coût d'un système qu'ils estiment daté, à savoir notre modèle social.

À mes yeux, il n'y a aucun argument qui justifierait de mettre à bas notre modèle social, y compris pour soutenir des filières vertueuses. C'est pourquoi nous nous opposons à cet article. Il y a bien d'autres moyens – dont certains, comme les subventions, figurent dans le texte – d'aider la filière. Nous considérons que la solution de facilité qui consiste à baisser les cotisations finira par détruire la sécurité sociale. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Damien Girard. Nous nous opposons à l'article 2, sur le fond comme sur la forme. Les exonérations de cotisations sociales sont massivement pratiquées par la majorité présidentielle sans que leur efficacité ait été démontrée. Une exonération n'est ni lisible pour les entreprises, ni perçue comme pérenne, et ne les incite pas nécessairement à investir ; en revanche, leur coût pour le financement de la protection sociale est certain et bien connu.

De plus, la rédaction actuelle de l'article ne prévoit pas de conditionner ces exonérations à la moindre garantie environnementale, ce qui peut conduire des navires utilisant abondamment les énergies fossiles à en bénéficier. Le risque d'effet d'aubaine étant trop élevé, nous demandons la suppression de cet article.

Pour avoir échangé avec de nombreux entrepreneurs impliqués dans le transport à la voile, j'ajoute qu'ils accueillent certes favorablement des exonérations qui constituent pour eux autant d'économies, dont la réalisation facilitera leurs affaires, mais qu'il ne s'agit pas de leur première demande. Une partie des acteurs que j'ai rencontrés considèrent au contraire que notre pacte social doit être financé et que de telles exonérations ne sont pas le principal appui qu'on peut attendre de l'État pour structurer la filière.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à faire en sorte que l'article 2 soit supprimé de cette proposition de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel, pour soutenir l'amendement n° 37.

M. Fabrice Roussel. Cet amendement vise également à supprimer l'article 2.

La proposition de loi me semble ambitieuse, en particulier en matière d'investissement : elle prévoit notamment des dispositifs de suramortissement verts, la délivrance de certificats d'économie d'énergie et la création d'un fonds de décarbonation. Si toutes ces mesures incitent bien à l'accélération visée par le texte, le dispositif prévu au présent article ne relève en rien de ce cadre-là.

Comme cela a été dit, la stratégie fondée sur les aménagements généraux de cotisations patronales a aujourd'hui atteint ses limites. Cette politique est en outre devenue de plus en plus coûteuse au cours de la dernière décennie. Qui plus est, elle n'est assortie d'aucune contrepartie.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable.

Sur ce sujet, nous avons clairement des positions idéologiques opposées – nous en avons déjà débattu – qui nous amènent bien au-delà de la proposition de loi, que vous soutenez.

Je ne peux pas vous laisser dire qu'il n'existerait pas de contrepartie à l'exonération prévue par l'article 2. La contrepartie, c'est le maintien du pavillon français. (*Murmures sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.*) Mais oui !

L'enjeu est que les compagnies concernées continuent d'embaucher des marins français, formés – et bien formés ! – dans les écoles françaises et de battre pavillon français. C'est en tout cas l'objectif visé et la véritable contrepartie des exonérations de charges prévues à l'article 2.

M. Didier Le Gac. Eh oui !

M. René Pilato. Ce ne sont pas des « charges ! »

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. D'autre part, l'actualité nous rappelle – excusez-moi d'y insister – la fragilité du modèle économique d'une filière naissante : demandez à l'armateur Towt si la suppression de l'exonération de charges (*M. René Pilato s'exclame*) dans la loi de financement de la sécurité sociale n'a pas contribué à lui faire déposer le bilan ?

Il s'agit clairement d'une des raisons pour lesquelles il a été obligé de le faire. (*M. Matthias Tavel s'exclame.*)

M. René Pilato. Arrêtez de vider les caisses !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Accompagnons ainsi pendant trois ans le développement de cette filière ! Permettons à ces néoarmateurs de battre pavillon français – c'est bel et bien la condition des exonérations prévues. Nous devons en faire une fierté plutôt qu'un handicap !

M. Didier Le Gac. Bravo !

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Par le passé, les exonérations de charges patronales en faveur de la marine marchande ont fait la preuve de leurs effets positifs, tant pour l'emploi des marins français que pour la souveraineté de notre pavillon. Elles ont toutefois été restreintes par la loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 au titre de la responsabilité budgétaire. C'est une réalité.

Le rétablissement total des exonérations de cotisations patronales serait une mesure de soutien au secteur vélique, au pavillon français et à l'emploi des marins français, mais une telle mesure relève de discussions budgétaires et n'a pas sa place au sein de ce texte. C'est pourquoi le gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Timothée Houssin.

M. Timothée Houssin. Cet amendement témoigne du dogmatisme de LFI, qui s'oppose frontalement à toute forme d'exonération de cotisations patronales. Il s'agit d'une position idéologique, dont on voit bien qu'elle est irréaliste en ce qu'elle fait abstraction des situations particulières de nos filières. Un tel amendement repose sur une vision théorique des exonérations de charges, ignorante de la réalité concrète.

M. René Pilato. Ça s'appelle des cotisations sociales !

M. Timothée Houssin. Dans le transport maritime, ces dispositifs ont permis de sauver en partie le pavillon français, lequel aurait, sans cela, disparu au profit des pavillons à faible coût. Pour mémoire, c'est grâce à de tels mécanismes de compétitivité que notre flotte, dont les effectifs étaient tombés à moins de 200 navires dans les années 1990, s'est en partie redressée.

Un marin coûte beaucoup plus cher sous pavillon français que sous un pavillon de complaisance, et ce, sur un marché où les pavillons de complaisance représentent plus de 40 % de la flotte mondiale. La propulsion vélique étant une nouvelle filière, les nouveaux armateurs ont besoin de ces dispositifs pour se lancer.

Supprimer les exonérations reviendrait à ne pas défendre nos marins et à prendre le risque de voir les navires concernés quitter la France. Or, avec eux, ce sont des emplois français qui disparaîtraient et des cotisations sociales qui, au lieu d'être réduites, cesseraient d'exister.

Notre groupe s'opposera à ces amendements. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 4, 33 et 37.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	134
Nombre de suffrages exprimés	133
Majorité absolue	67
Pour l'adoption	56
contre	77

(*Les amendements identiques n^{os} 4, 33 et 37 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	134
Nombre de suffrages exprimés	134
Majorité absolue	68
Pour l'adoption	82
contre	52

(*L'article 2 est adopté.*)

Article 3

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 5 et 48.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n^o 5.

M. Matthias Tavel. Nous sommes très favorables au soutien à l'investissement dans la propulsion vélique – cela a été dit et nous l'avons montré –, notamment à travers le dispositif de suramortissement prévu à l'article 3.

Toutefois, être favorables à la propulsion vélique et au suramortissement ne nous exonère pas de l'attention à porter aux taux de suramortissement proposés dans le texte. Particulièrement avantageux et favorables, ces taux nous paraissent supérieurs à ce qui serait nécessaire pour que les armateurs rentrent dans leurs frais d'investissement et trouvent un modèle économique performant.

Cet amendement vise donc à revoir légèrement à la baisse les taux de suramortissement prévus, afin que le dispositif soit davantage en adéquation avec la réalité des investissements requis et que l'argent public soit dépensé à bon escient.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Girard, pour soutenir l'amendement n^o 48.

M. Christian Girard. Le soutien public à la décarbonation du transport maritime doit être proportionné aux efforts et aux investissements consentis. En prévoyant un taux de suramortissement très élevé – comme cela vient d'être souligné –, même pour des équipements relevant d'une propulsion vélique simplement auxiliaire, le texte ne distingue pas les projets soutenus selon leur niveau d'ambition environnementale.

Par cet amendement, nous proposons donc d'encourager les acteurs aux pratiques les plus écologiques en ajustant les taux, afin de mieux les proportionner au niveau réel d'intégration de la propulsion vélique.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. J'émet un avis défavorable sur ces amendements, car le dispositif de suramortissement existe déjà et c'est ainsi qu'il est rédigé. Or nous souhaitons procéder simplement.

M. Matthias Tavel. Non !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Si, nous reprenons mot pour mot le dispositif du suramortissement existant.

À travers vos amendements, vous rouvrez un débat – propulsion principale ou propulsion auxiliaire ? – que nous avons essayé de clore en définissant le transport vélique. Ce qui nous importe, je le répète, c'est d'atteindre l'objectif de décarbonation du transport maritime en 2050. Or équiper un porte-conteneurs de propulsion vélique peut coûter très cher. La décarbonation étant notre objectif partagé, accompagnons donc le développement de la filière du transport vélique principal, tout en encourageant celui du vélique auxiliaire, également nécessaire pour atteindre l'objectif collectif fixé par l'OMI !

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Les taux de suramortissement actuellement en vigueur atteignant déjà le maximum autorisé par le règlement européen dit RGEC – règlement général d'exemption par catégorie –, l'article 2

et les amendements en discussion prévoient des taux qui seraient inapplicables. C'est pourquoi nous émettons un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Je formulerai deux remarques. Monsieur le ministre, vous affirmez que l'article est inapplicable. Mais où est l'amendement de réécriture du gouvernement ? Vous n'en avez pas déposé. C'est donc que vous considérez l'article comme applicable ou que le gouvernement espère ne pas avoir à appliquer une loi, ce qui est assez discutable d'un point de vue démocratique, vous en conviendrez – même s'il ne s'agirait pas d'une première de la part de votre gouvernement.

Madame la rapporteure, aux termes de la présente rédaction de la proposition de loi, les taux de suramortissement en faveur de la propulsion vélifique auxiliaire – c'est-à-dire comptant pour moins de 50 % dans la propulsion du navire – sont supérieurs aux taux applicables à d'autres modes de propulsion décarbonés, même lorsque ceux-ci assurent au moins 50 % de la propulsion. Nous sommes certes très favorables à la décarbonation et nous pouvons reconnaître qu'elle constitue le véritable objectif, mais prévoir un suramortissement plus favorable pour le vélifique auxiliaire que pour des procédés plus décarbonés ne va pas sans incohérence. Notre amendement permet au moins d'aligner les taux applicables au vélifique auxiliaire sur ceux des autres modes de propulsion majoritairement décarbonés.

Quant au vélifique principal, je vous donne le point, si vous le souhaitez, quoique notre amendement ne modifie pas la rédaction actuelle le concernant. En tout cas, le vélifique auxiliaire ne saurait, de notre point de vue, être plus avantageux que d'autres modes de décarbonation qui atteindraient de meilleurs résultats.

(Les amendements identiques n° 5 et 48 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 17 et 22, qui font l'objet d'une demande de scrutin public par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 17.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Cet amendement vise à revenir au texte initial en supprimant la mention « et produits en France » à l'alinéa 4 de l'article 3.

Nous partageons l'objectif de produire en France – dont nous avons longuement débattu en commission. C'est toutefois une filière émergente que nous cherchons à soutenir – je l'ai déjà rappelé lors de l'examen des amendements portant sur le coefficient environnemental. En inscrivant dans la loi une précision concernant l'origine des équipements, nous rendrions plus complexes des dispositifs qui le sont déjà. En effet, vous demanderiez aux entreprises vélifiques qui voudraient bénéficier d'un régime d'aides présentant déjà une grande complexité administrative de prouver l'origine de chacun de leurs équipements. Très petites, petites ou moyennes, ces entreprises n'ont pas forcément les ressources ou le temps d'apporter de telles garanties.

Je vous invite donc à voter en faveur de la suppression de cette condition. Même si nous sommes tous d'accord pour défendre la production française, tout comme nous avons défendu le pavillon français en adoptant l'article 2, conditionner l'accès à ce système d'aides à l'utilisation d'équipements produits en France reviendrait à tuer dans l'œuf la filière que nous voulons développer en imposant une complexité supplémentaire à de très petites, petites et moyennes entreprises (TPE-PME), dont je répète qu'elles ne disposent pas des moyens de justifier de la provenance de tous leurs matériaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Le Gac, pour soutenir l'amendement n° 22.

M. Didier Le Gac. C'est le même amendement et la même argumentation, à une précision près : la disposition que le groupe LFI a tenu à introduire en commission serait contraire au droit européen, qui interdit de réserver une aide publique à des équipements produits en France. *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)* Eh oui ! Il faut au moins respecter le droit communautaire.

Encore une fois, nous parlons du lancement d'une filière responsable qui participera à la décarbonation du secteur des transports, et il nous semble qu'introduire de nouvelles contraintes dès le départ présente un risque. Nous proposons donc de supprimer cette disposition.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Timothée Houssin.

M. Timothée Houssin. Ces amendements macronistes tendent à supprimer la disposition conditionnant les aides publiques à une production des équipements en France. Nous pensons au contraire que cette condition se justifie pleinement.

Pour nous, cette proposition de loi ne vise pas uniquement à décarboner le transport maritime, et l'un de ses objectifs principaux consiste à accompagner une filière industrielle française en plein lancement. Celle-ci compte 14 équipementiers, 16 compagnies maritimes, 3 usines créées en trois ans et déjà plus de 1 100 emplois. Cette filière a pour objectif d'atteindre 4 000 emplois et 1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires d'ici à 2030, mais elle est pour l'heure encore fragile, en phase de décollage, et portée par des PME pionnières. C'est le moment de choisir, soit de la consolider, soit de prendre le risque de la voir partir demain à l'étranger. En votant ces amendements macronistes, nous risquerions de financer avec l'argent public français des équipements produits à l'étranger. Ce n'est ni notre projet ni notre objectif – il serait paradoxal d'alimenter des industries étrangères grâce à un dispositif fiscal français.

Nous voterons donc contre ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Ces amendements tendent à supprimer une disposition introduite grâce à l'adoption, en commission, d'un amendement du groupe La France insoumise. Je rappelle que ce texte y a été adopté à l'unanimité, et que nous sommes tous prêts à faire un pas pour que la filière du vélifique bénéficie du soutien unanime de l'Assemblée nationale afin de lui envoyer un message d'optimisme et de confiance. Collègues macronistes, il serait bon que vous aussi soyez capables de faire un pas vers ceux qui en font un.

En effet, l'objectif de soutien à la filière vélisque est double. D'abord, il s'agit de soutenir la décarbonation du transport maritime, ce qui est indispensable du point de vue climatique et énergétique comme de celui de notre souveraineté. Mais il faut ensuite que cette décarbonation se traduise par un développement industriel sur le territoire français. En tant que député de Saint-Nazaire, je ne peux que saluer l'extraordinaire réussite technique des Chantiers de l'Atlantique en matière de propulsion vélisque. Cet exemple, parmi beaucoup d'autres, montre que nos équipementiers sont capables de fournir ces équipements. Aussi est-il indispensable que les financements publics que nous allouons soutiennent l'activité industrielle nationale. (*M. Didier Le Gac associe d'un geste les bancs des groupes LFI-NFP et RN.*) Sinon, nous nous retrouverons à subventionner l'achat du néerlandais Rotor, pour ne citer qu'un cas. Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à vos amendements.

Il paraît que la Commission européenne veut travailler sur le contenu local, mais nous ne sommes pas obligés, pour agir, d'attendre les décennies que prendra cette réflexion dans un cerveau complexe de la Commission ! Le Parlement français doit approuver le développement de la filière et de l'industrie vélisques nationales.

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Il me semble que la disposition introduite en commission est déjà quasiment satisfaite. Ce qui existe en France, ce ne sont plus des projets, mais bien des réalisations concrètes : des usines, des voileries et des filières se sont organisées industriellement pour développer peu à peu ce mode de propulsion. Il nous sera très difficile d'être concurrentiels à l'échelle internationale dans l'ensemble des filières de décarbonation. Là, nous en avons une qui nous convient très bien, et dans laquelle nous avons de l'avance. La disposition est donc déjà quasiment satisfaite, et nous pouvons adopter ces amendements identiques visant à la supprimer.

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Ne vous méprenez pas sur le sens de ces amendements, que vous connaissez très bien puisque nous avons déjà eu ce débat en commission ! Nous sommes là pour accompagner le développement d'une filière. Permettez-moi de rappeler que, lorsque vous évoquez le chantier naval de Saint-Nazaire, cela n'a rien à voir avec les TPE-PME qui construiront les bateaux – je pense à Towt. À un moment donné, nécessité fait loi !

Comme Jimmy Pahun l'a rappelé, les acteurs de la filière vélisque ont clairement l'esprit du made in France chevillé au corps. Il n'est toutefois pas possible de conditionner les aides à une production française. En réalité, soit nous accompagnons le développement immédiat et rapide de cette filière, soit, dès maintenant, nous mettons des bâtons dans les roues des TPE-PME. C'est ce que nous ferons si nous conditionnons ces aides à la preuve d'une production made in France – alors même que ce type de production est le souhait le plus absolu de ces entreprises.

En réalité, il s'agit de bâtir une relation de confiance. Nous signons un pacte de confiance avec tous ces néoarmateurs qui n'ont qu'une envie, produire en France. Et nous avons d'ailleurs en France de très bons fabricants de voiles ! Nous parlons souvent de simplification : n'ajoutons pas des éléments qui complexifient l'obtention d'aides pour ces néoarmateurs qui en ont vraiment besoin.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 17 et 22.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	134
Nombre de suffrages exprimés	117
Majorité absolue	59
Pour l'adoption	43
contre	74

(*Les amendements identiques n^{os} 17 et 22 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 18 et 23.

L'amendement n^o 18 de Mme la rapporteure est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Le Gac, pour soutenir l'amendement n^o 23.

M. Didier Le Gac. Les amendements n^{os} 18 et 23 proposent eux aussi de supprimer une disposition introduite grâce à l'adoption d'un amendement défendu par nos collègues de La France insoumise en commission. L'article 3, qui porte sur le suramortissement vert, n'est en réalité qu'une duplication du droit existant à destination de la propulsion vélisque. Il nous semble plus cohérent de conserver la rédaction initiale du texte et les modalités qui existent déjà, pour les appliquer à cette filière. L'intérêt premier du texte est de soutenir les objectifs de décarbonation du secteur des transports ; la rédaction initiale permettait de le faire de manière plus complète. Nous vous appelons à voter ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 18 et 23.

(*Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	134
Nombre de suffrages exprimés	95
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	48
contre	47

(*Les amendements identiques n^{os} 18 et 23 sont adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n^o 6.

M. Matthias Tavel. Madame la rapporteure, vous avez évoqué Towt, mais Towt n'est pas un équipementier ; c'est un armateur qui se tourne vers des équipementiers qui, eux, sont capables d'attester que leurs équipements sont produits en France. Nos amendements adoptés en commission n'avaient pas pour objectif d'embêter les néoarmateurs qui n'ont pas attendu cette loi pour se lancer avec audace et ambition dans le secteur de la propulsion vélisque, mais de nous prémunir de certains effets d'aubaine dont d'autres

armateurs pourraient se saisir, alors qu'ils n'ont pas forcément la même conscience de l'intérêt général. Nous savons qu'ils existent aussi.

L'amendement n° 6 vise à rallonger le calendrier pour que des contrats conclus jusqu'au 31 décembre 2030, et non plus seulement jusqu'au 31 décembre 2027, bénéficient du dispositif de suramortissement vert. La rédaction de la proposition de loi remonte déjà à plusieurs mois. En outre, le 31 décembre 2027 arrivera vite pour des commandes d'équipements dans le transport maritime, qui nécessitent des délais assez longs. Il nous paraît donc nécessaire de nous donner un peu plus de temps. Cet amendement est lié à l'amendement que nous proposons tout à l'heure sur les seuils de suramortissement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Vous avez raison sur la question du temps long. Prévoir, en avril 2026, une date de fin de validité pour 2027, alors que le texte doit encore être examiné au Sénat, n'est peut-être pas très responsable – même si l'article 3 a été écrit il y a quelques mois. La proposition de loi ne sera pas définitivement votée avant septembre 2026, et la disposition concernée ne sera peut-être pas applicable. Par responsabilité intellectuelle, je m'en remets donc à la sagesse de l'Assemblée.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. C'est volontairement que le dispositif avait été limité dans le temps, de manière à maîtriser son financement. Cela me semble sage, raison pour laquelle mon avis est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Merci, madame la rapporteure, pour votre avis de sagesse.

Monsieur le ministre, le gouvernement a d'abord déposé un amendement de réécriture de l'article 1^{er}. Il a ensuite dit qu'il était défavorable à l'article 3, qu'il considère comme inapplicable. Et là, alors que la rapporteure a dit qu'il fallait réfléchir à détendre le calendrier, vous émettez un avis défavorable. Ma question est donc simple : le gouvernement soutient-il ce texte ? Le gouvernement soutient-il la décarbonation du transport maritime ? Le gouvernement soutient-il le développement de la filière vélisque ? Tous les signaux que vous envoyez depuis le début du débat sont négatifs. Si le gouvernement est opposé à la proposition de loi, qu'il le dise, mais qu'il ne fasse pas semblant ! Ni le ministre des transports, ni la ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche, ni le ministre délégué chargé de l'industrie ne se sont rendus disponibles pour ce débat. On a un peu l'impression que vous avez été envoyé là pour – pardonnez-moi l'expression – faire la sale besogne d'un gouvernement qui chercherait à torpiller ce texte, alors même qu'une très large majorité parlementaire soutient le développement de la filière vélisque, de la marine à voile et de l'industrie associée sur le territoire français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

M. Jean-Paul Lecoq. Il a raison, ça commence à se voir !

Mme la présidente. La parole est à Mme Agnès Pannier-Runacher.

Mme Agnès Pannier-Runacher. Je trouve intéressant de tenir compte du fait que cette proposition de loi a mis du temps à être examinée. Il ne faut pas enfermer la filière dans

un calendrier trop contraint et, en tant qu'ancienne ministre de l'industrie, je suis sensible aux arguments qui ont été exposés. Si la date proposée est trop lointaine, on pourra toujours la corriger en commission mixte paritaire (CMP), mais il est important d'envoyer ce signal à la filière. Je recommande de donner un avis favorable à l'amendement. *(M. Jimmy Pahun applaudit.)*

(L'amendement n° 6 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 24 et 46, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Matthias Tavel. L'amendement n° 24 poursuit la discussion que nous avons eue en commission, notamment avec nos collègues du groupe GDR. Si la propulsion vélisque constitue un atout pour l'ensemble du transport maritime, notamment à destination de l'Hexagone, elle en est un aussi, et peut-être même davantage, pour le transport maritime vers et entre les territoires ultramarins, notamment pour les liaisons interîles. Nous proposons d'instaurer une bonification du suramortissement pour certaines entreprises et pour les navires utilisés pour des liaisons régulières de transport de marchandises ou de passagers entre des îles ou des archipels situés dans les territoires ultramarins. Il faut que le dispositif soit plus ambitieux pour ces territoires qui présentent de réels besoins et offrent de vraies possibilités pour développer le vélisque.

Mme la présidente. L'amendement n° 46 de Mme Mereana Reid Arbelot est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Monsieur Tavel, ne prenez pas goût aux avis de sagesse ou aux avis favorables, car celui-ci est défavorable. *(Sourires.)* Cet amendement a d'ailleurs été repoussé en commission. Les collectivités d'outre-mer peuvent déjà bénéficier du suramortissement majoré. Vous déplorez le silence de la proposition de loi sur les déplacements interîles, cependant l'objet du texte n'est pas de définir les routes que devront emprunter les bateaux mais de développer une filière. Bien sûr, si nous pouvons accompagner le développement dans les territoires d'outre-mer, nous le ferons ; toutefois il ne nous revient pas d'inscrire dans la loi les routes que devront emprunter les futurs bateaux mais d'aider à leur construction.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Le dispositif proposé n'étant pas conforme au droit européen, et pour cette seule raison, l'avis du gouvernement est défavorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Vous ramez, monsieur le ministre !

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Je fais ce que je peux, monsieur le député ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Cet amendement est intéressant à double titre : il aide au développement de la filière et à celui des outre-mer. Ces derniers bénéficient de bonnes conditions d'exposition au vent, et sans vent, nous ne réussirons pas la transition vélisque. Dans ces zones, les alizés sont des vents constants et réguliers, en fonction desquels il est possible de

définir des itinéraires de navires. Prenons l'exemple de Wallis-et-Futuna, je crois que sa desserte est très compliquée. Si nous arrivions à mettre en service un navire à voile entre Wallis et Futuna, cela suffirait peut-être au transport entre les deux îles.

M. Pierre Pribetich. Bravo !

(L'amendement n° 24 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 46 n'est pas adopté.)

(L'article 3, amendé, est adopté.)

Article 4

Mme la présidente. La parole est à M. Timothée Houssin.

M. Timothée Houssin. Cet article propose d'étendre le dispositif des certificats d'économie d'énergie au transport maritime vélique, mais il soulève la question plus large de la pertinence même de ce mécanisme. Officiellement, ce sont les fournisseurs d'énergie qui financent les C2E ; en réalité, 100 % du coût est répercuté sur les consommateurs. La Cour des comptes l'a clairement affirmé, ce dispositif équivaut économiquement à une taxe, sans en avoir la transparence ni permettre le contrôle parlementaire. Son coût est aujourd'hui massif : 8 milliards d'euros par an, ce qui représente 217 euros par ménage, et cela se traduit concrètement par une hausse des prix des carburants de 17 centimes par litre.

Alors que les Français subissent de plein fouet la flambée des prix liée à la crise au Moyen-Orient, cette pression supplémentaire est loin d'être neutre. L'explosion de ces taxes C2E, qui renchérissent le coût de l'énergie, pose une vraie question de cohérence et de justice pour les consommateurs, en particulier pour les automobilistes. Le tout au bénéfice d'un dispositif dont les résultats sont largement contestés : avec le recul, on observe que les économies d'énergie théoriques sont surestimées de 30 %, que 20 % des actions subventionnées correspondent à un effet d'aubaine et que près d'un tiers des opérations contrôlées présentent des irrégularités.

Le Rassemblement national propose de rebudgetiser les C2E, ce qui rapporterait 8 milliards d'euros à l'État et permettrait de réduire la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et la TVA sur l'énergie. Notre groupe ne votera donc pas cet article : en mobilisant encore davantage les C2E et les taxes qui y sont liées, celui-ci instaure une nouvelle taxation massive pour les Français et punit les automobilistes. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 19 de Mme la rapporteure est rédactionnel.

(L'amendement n° 19, accepté par le gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Éric Coquerel. Il faut arrêter avec ce que je qualifierais presque d'arnaque des C2E. J'utilise ce terme car ils ont l'apparence d'aides publiques, mais ce sont les consommateurs qui paient en dernière instance. Ce n'est pas moi qui le dis mais la Cour des comptes, dans un rapport spécifique sur

les C2E. Elle vient de réitérer cette analyse dans son examen de l'application du budget 2025, mes collègues de la commission des finances pourront en attester. Dès lors, le moins que nous puissions faire est d'en prévoir une utilisation parcimonieuse. Nous proposons donc une forme d'amendement de repli pour limiter le bénéfice des C2E aux navires à propulsion vélique principale, assurée à au moins 50 % par l'énergie du vent. C'est le minimum, mais il faudra bien un jour faire fi définitivement des C2E et passer à des dispositions budgétaires votées par le Parlement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Les deux interventions précédentes remettent en cause le principe des C2E. Ce n'est pas l'objet de cette proposition de loi ni de cet article. Le débat sur les C2E pourrait avoir lieu à une autre occasion ; dans l'intervalle, il est bon de profiter d'un dispositif qui existe pour accompagner le développement et la structuration d'une filière.

Monsieur Coquerel, vous proposez de restreindre l'expérimentation au transport vélique principal, nous sommes en désaccord. Je répète que l'objectif de décarbonation ne pourra être atteint que si nous accompagnons le développement vélique principal et le développement vélique auxiliaire. N'opposons pas l'un à l'autre, nous avons besoin des deux. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifous, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Timothée Houssin.

M. Timothée Houssin. Madame la rapporteure, les questions sont tout de même liées. Si de l'argent public est utilisé pour un dispositif, il faut bien que celui-ci soit abondé. Or il serait abondé par les hausses de taxes sur le carburant. Donc, si nous vous donnons carte blanche dans cet article pour créer de nouvelles dépenses par le biais des C2E, il faudra les financer. Nous connaissons les macronistes depuis quelques années, et nous savons qu'ils augmentent les taxes sur le carburant par l'intermédiaire des C2E. Donc ce dispositif sera financé par une hausse de taxes.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Je ne suis pas d'accord avec le raisonnement selon lequel, puisqu'un dispositif existe, il faut l'utiliser pour aider la filière de la propulsion vélique. Nous l'avons déjà expliqué au sujet des exonérations, ce n'est pas le choix que nous ferions. Le problème est le même : les certificats d'économie d'énergie existent, mais nous ne souhaitons pas pour autant les utiliser.

S'ils sont utilisés, qu'au moins ils permettent de donner un petit peu plus à la propulsion vélique principale. Ce n'est pas la seule forme de propulsion que nous souhaitons aider, mais nous souhaitons l'aider davantage que la propulsion auxiliaire. Cela ne signifie pas que dans le reste du texte, nous ne prévoyons pas d'aider la propulsion vélique auxiliaire, dès lors qu'elle est réelle et ne représente pas un simple effet d'aubaine.

(L'amendement n° 7 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Audrey Abadie-Amiel, pour soutenir l'amendement n° 27.

Mme Audrey Abadie-Amiel. Cet amendement de notre collègue Stéphane Lenormand, député de Saint-Pierre-et-Miquelon, vise à renforcer l'impact environnemental et territorial de l'expérimentation en orientant le dispositif des C2E vers les navires les moins émetteurs ainsi que vers les liaisons répondant à des enjeux spécifiques de desserte et de continuité territoriale. La pondération en faveur des liaisons maritimes impliquant les territoires ultramarins français contribuera à améliorer la viabilité économique des lignes de transport à la voile aujourd'hui émergentes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. L'article prévoit déjà que la délivrance des C2E puisse donner lieu à des pondérations, l'amendement est donc satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. Laurent Panifoux, ministre délégué. Sagesse.

(L'amendement n° 27 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4, tel qu'il a été amendé.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	128
Nombre de suffrages exprimés	104
Majorité absolue	53
Pour l'adoption	63
contre	41

(L'article 4, amendé, est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures vingt-cinq, est reprise à dix-huit heures trente.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 5

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Cet article prévoit de créer un fonds pour la décarbonation du transport maritime. C'est une bonne chose car ce fonds était nécessaire et on ne peut que regretter le temps perdu par le gouvernement, sans parler des promesses non tenues.

Il y a un an, le 26 mai, lors du comité interministériel de la mer qui s'est tenu à Saint-Nazaire, le Premier ministre de l'époque avait promis que 90 millions d'euros seraient dédiés, dès cette année, à la décarbonation du transport maritime, c'est-à-dire que la recette de la taxe carbone européenne serait fléchée vers ce secteur. À l'époque, cette recette était estimée à 90 millions d'euros par an mais elle rapporte davantage en réalité.

Or, dans la version du budget imposée par 49.3, seuls 30 petits millions d'euros de crédits de paiement ont été débloqués pour l'année 2026. Il manque donc 60 millions d'euros. Et même si l'on tient compte des autorisations d'engagement, le montant prévu dans le projet initial de budget s'élevait à 70 et non à 90 millions. Quant à l'appel à projets lancé par le gouvernement, il ne mentionne que 55 millions d'euros de subventions. Le reste, ce sont des avances remboursables.

Par conséquent, le compte n'y est pas, ni par rapport aux promesses qui ont été faites ni par rapport au besoin de financement que représente le soutien à l'investissement pour décarboner le transport maritime, que ce soit pour les armateurs, pour les infrastructures portuaires ou pour la construction de chantiers navals.

L'examen de cet article nous offre l'occasion de rectifier ce qui devrait l'être et nous regrettons que l'article 40 n'ait pas permis de figer dans le marbre les 90 millions d'euros que la filière attend, que vous lui aviez promis et que vous n'avez pas versés.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. Éric Coquerel. Cet amendement, dont le bien-fondé me semble évident, n'a pas été adopté en commission, sans doute parce que je ne l'ai pas présenté de manière suffisamment pédagogique, ce que je vais essayer de faire à présent.

L'amendement répond à l'objectif qui se dégage du titre même de la proposition de loi : accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique et non pas du transport maritime décarboné. Nous voulons donner la priorité au premier parce que nous estimons qu'il est le plus efficace, ce qui n'exclut pas de soutenir les autres modes de transport décarboné.

Or le fonds pour la décarbonation est prévu pour financer tous les modes décarbonés de transport maritime et on nous dit qu'il suffirait de préciser que la propulsion vélique en fait partie. Encore heureux ! Si on ne mentionnait pas « y compris la propulsion vélique », cela signifierait que l'article serait censé soutenir la décarbonation par le transport vélique, sans inclure ce dernier ! La proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique, il faut lui accorder la priorité.

Lorsque nous avons soulevé ce point en commission, les représentants des Armateurs de France nous ont dit de ne pas nous inquiéter car la propulsion vélique viendrait en tête dès lors qu'elle est le mode de transport décarboné le plus efficace, ce que confirme d'ailleurs l'Ademe, puisque tous les modes de propulsion décarbonée à base de e-carburant sont fabriqués en utilisant de l'électricité, ce qui les rend moins rentables. Si c'est le cas, autant l'écrire. Nous ne proposons pas de réserver le soutien financier au transport à propulsion vélique mais de le lui accorder en priorité. C'est du bon sens.

Mme la présidente. Sur les amendements n° 9, 8 et 38 ainsi que sur l'article 5, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 9 ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je comprends votre préoccupation mais si nous avons précisé dans cette proposition de loi que les crédits alloués dans le cadre de l'ETS financent la décarbonation du transport maritime, c'était pour nous éviter de mener chaque année le combat pour le graver dans le marbre du projet de loi de finances, étant entendu que cette précision n'augure rien de leur montant.

Vous souhaitez privilégier un mode de décarbonation plutôt qu'un autre. C'est un débat.

M. Jean-François Coulomme. C'est le titre de la proposition de loi !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je vous accorde que le titre de la proposition de loi pourrait aller dans votre sens mais notre objectif reste que les crédits en question reviennent à la décarbonation du transport maritime. Ceux d'entre nous qui se battent tous les ans pour inscrire l'ETS dans le PLF savent bien que cela ne va pas forcément de soi. C'était donc le premier objectif.

Le second est d'accompagner le développement de la filière vélisque, ce qui explique que nous ayons prévu de le mentionner expressément en l'introduisant par les termes « y compris ». C'est important et légitime pour les appels à projets.

Je ne souhaite pas, à titre personnel, que nous classions par ordre de priorité les modes de décarbonation parce que nous avons besoin de tous les modes de transport décarboné pour atteindre l'objectif zéro carbone.

M. Éric Coquerel. Ça ne l'empêche pas !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Le transport vélisque en est un mais il ne s'agit pas de lui accorder la priorité, encore moins l'exclusivité, comme certains auraient pu le souhaiter.

M. Éric Coquerel. Ce n'est pas ce que nous avons écrit !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, pour donner l'avis du gouvernement.

Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature. Vous souhaitez accorder en priorité les financements du fonds pour la décarbonation du transport maritime aux modes de transport à propulsion vélisque. La décarbonation du transport maritime dépend du déploiement d'une diversité de solutions qui doivent être adaptées aux types de navires et aux routes maritimes qu'ils empruntent. Certes, la propulsion vélisque est une solution à soutenir, en particulier quand elle s'accompagne d'une empreinte industrielle dans nos territoires, mais elle ne saurait être la seule solution pour atteindre la neutralité carbone du secteur. C'est pourquoi nous avons lancé, début avril, le tout premier appel à projets pour la décarbonation du transport et des services maritimes, dans une logique d'efficacité de la décarbonation, de résilience et de souveraineté. Cet appel à projets s'adresse aussi bien à la filière vélisque qu'aux autres, aussi rendrai-je un avis défavorable à l'amendement qui accorde la priorité à un levier de décarbonation sur les autres, alors qu'ils sont complémentaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Girard.

M. Christian Girard. Je soutiendrai l'amendement. Bon nombre d'arguments contre se comprendraient s'il tendait à réserver les crédits du fonds exclusivement au transport vélisque. Or ce n'est pas le cas puisqu'il s'agit simplement d'accorder le financement à cette filière en priorité, sans qu'il soit question d'exclure les autres modes décarbonés qui resteront toujours éligibles aux crédits alloués dans le cadre de l'ETS.

Accorder une priorité au secteur vélisque est légitime. Le vent présente des avantages : il permet de réduire les besoins en énergies complémentaires lesquelles, même quand elles sont vertes, ont des inconvénients. Par exemple, l'électricité dont on peut avoir besoin aura nécessité d'être transformée au préalable pour servir au transport maritime, ce qui aura eu pour conséquence de gaspiller une partie de l'énergie dans le processus de conversion.

Si l'on veut mener une politique de décarbonation efficace, il faut hiérarchiser les financements. C'est la seule solution pour aboutir à ce que le transport maritime soit neutre en 2050.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Le Gac.

M. Didier Le Gac. Vous êtes en train de dire que le marché du carbone européen devrait profiter en priorité ou exclusivement à la propulsion vélisque ; mais qui finance cette taxe européenne ? Ce sont les armateurs, les compagnies maritimes. Pour la Brittany Ferries, le coût s'élève à 40 millions d'euros, et à 20 millions pour la Mériidionale. Or ces compagnies ne peuvent pas se permettre de répercuter le coût des taxes carbone sur les billets vendus aux passagers car elles ne seraient plus compétitives dans un marché très concurrentiel et elles perdraient des clients.

M. Éric Coquerel. Quel rapport ?

M. Didier Le Gac. Et vous voudriez les priver des crédits alloués dans le cadre de l'ETS ? Ce serait la double peine pour ces compagnies qui financeraient un dispositif dont elles ne pourraient pas ensuite profiter pour développer des modes décarbonés de transport. Franchement, c'est fort de café. Ce n'est pas ainsi que nous soutiendrons le développement de la filière maritime dans notre pays.

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Le transport maritime prend toute sa part dans le processus de décarbonation. Regardez les manœuvres portuaires réalisées à Caen par des navires comme le *Saint-Malo*, qui appartient à la Brittany Ferries : elles se font par propulsion électrique. Il existe d'autres modes de décarbonation, bien sûr, mais le vent et la réduction de vitesse restent les deux seuls véritablement efficaces pour le transport au long cours. L'amendement me semble donc satisfait.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Je suis heureux de voir la ministre de la transition écologique au banc. Nous étions ensemble hier à la cérémonie de remise des insignes de grand officier de l'ordre national du mérite à Isabelle Autissier. Elle serait contente, je pense, de la proposition de loi que nous examinons.

Je ne comprends pas très bien les arguments qui nous sont opposés – je ne parle même pas de celui selon lequel nous porterions atteinte à la compétitivité des armateurs car les représentants des Armateurs de France n'ont pas remis en question notre proposition sur le fond. Du reste, ils pensent,

comme Jimmy Pahun d'ailleurs, que la propulsion vélique étant le mode de transport maritime décarboné le plus efficace, elle sera naturellement choisie en priorité. C'est du moins ce qu'ils nous ont dit, j'en prends à témoin Mme la rapporteure.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Justement !

M. Éric Coquerel. Mais, dans ce cas-là, si l'on pense que c'est le meilleur mode de propulsion, notamment au large, pour les raisons indiquées tout à l'heure, et qu'il doit être développé en priorité, je ne vois pas en quoi l'expliquer poserait un problème. À l'inverse du e-carburant ou de l'hydrogène, ce mode de propulsion est naissant. Pourquoi indiquer qu'il doit venir en haut de la liste et lui donner la priorité serait-il problématique ? Autant l'écrire ! Encore une fois, cela n'exclut pas le reste. On pourra toujours décider ultérieurement d'opter pour un autre mode de décarbonation.

Madame la rapporteure, j'entends bien ce que vous dites, mais cette proposition de loi est présentée précisément parce que la propulsion vélique est considérée comme la plus efficace, la plus économe et la plus écologique qui soit pour l'avenir. Faisons le pas de la soutenir « en priorité » ! Si j'avais écrit « exclusivement », je comprendrais votre opposition mais ce n'est pas ce qui est écrit ; je demande simplement un soutien prioritaire. Si d'autres modes de propulsion en profitent, tant mieux pour eux mais, au moins, on aura garanti que la propulsion vélique est prioritaire !

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Nous avons assisté aux mêmes auditions mais je ne suis pas certaine que nous y ayons entendu les mêmes choses ! Si les armateurs ont clairement dit qu'ils souhaitaient que les crédits ETS soient utilisés pour la décarbonation du transport maritime, ils n'ont pas précisé vers quoi il fallait aller.

M. Didier Le Gac. Exactement !

M. Éric Coquerel. Si ! Monsieur Dreyfus l'a dit !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Non ! Les acteurs qui défendaient le vélique ont dit cela mais les Armateurs de France ne l'ont pas dit. Il faut être clair.

M. Didier Le Gac. Il n'a pas dit ça !

M. Éric Coquerel. Vous, vous n'y étiez pas !

Mme la présidente. Laissez parler Mme la rapporteure, s'il vous plaît !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je le répète, l'objet est d'accompagner le développement de cette filière. Cette disposition fait partie des quatre mesures proposées dans ce texte à cette fin. Les crédits alloués dans le cadre de l'ETS sont un moyen de permettre la décarbonation du transport maritime, en y associant la propulsion vélique, qui est un mode de transport décarboné mais, à l'heure actuelle, le transport des marchandises par ce biais reste epsilonesque par rapport...

M. René Pilato. Epsilonesque, c'est joli !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je l'ai dit d'un coup !

Il faut remettre les choses dans leur contexte. Le pourcentage de marchandises transportées grâce à la propulsion vélique reste tout petit – c'est plus facile à dire comme cela !

Du point de vue de la souveraineté, il faut aussi accompagner la décarbonation des autres modes de transport ; il faut penser au transport des passagers et à des compagnies qui battent pavillon français, telle Brittany Ferries. Tout cela doit être revu en tenant compte des échelles, de notre souveraineté et de l'enjeu d'accompagner les gros transporteurs de marchandises à l'import ou à l'export.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	122
Nombre de suffrages exprimés	120
Majorité absolue	61
Pour l'adoption	55
contre	65

(L'amendement n° 9 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 8.

M. Matthias Tavel. Si j'ai commencé tout à l'heure par rappeler l'importance de disposer de 90 millions d'euros et de l'ensemble des recettes de la taxe carbone, c'est parce qu'il y a beaucoup à financer.

En refusant d'adopter l'amendement précédant et en écartant ainsi la priorité donnée à la propulsion vélique, vous vous préparez à gérer une pénurie financière que vous allez vous-même créer. Vous dites que si l'on donne la priorité au vélique, il n'y aura pas suffisamment d'argent pour les autres, qui ont aussi des enjeux de décarbonation auxquels le vélique ne répond pas. Nous reconnaissons que le vélique ne répond pas à tout – raison pour laquelle nous proposons une priorité et non une exclusivité –, mais nous ne sommes pas d'accord pour que vous preniez prétexte du fait que nous ne disposons pas des 90 millions initialement prévus pour avancer doucement sur le vélique et pour ne pas ajouter – comme nous proposons de le faire avec cet amendement – d'autres objectifs pour la décarbonation du transport maritime.

Le présent amendement vise à indiquer que, si ce fonds doit aider armateurs, chantiers navals et équipementiers à réaliser la décarbonation de la flotte, il doit aussi favoriser la modernisation des infrastructures portuaires, qui est absolument indispensable pour disposer demain de modes de propulsion décarbonés. Nous ne pouvons pas conserver les infrastructures portuaires actuelles : cela représente des enjeux de financement importants car il nous faudra mobiliser des sommes considérables pour moderniser nos ports.

Voilà pourquoi nous répétons que, tant au regard de la priorité vélique que des infrastructures portuaires visées par l'amendement, le budget alloué est insuffisant. Au minimum, il aurait fallu tenir la promesse des 90 millions d'euros. Si nous nous occupons du budget l'an prochain, nous, nous la tiendrons ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable.

La rédaction de l'article est suffisamment englobante pour que les différents secteurs, y compris le secteur portuaire, soient pris en compte dans sa mise en œuvre. Dès lors que les voiliers cargos naviguent, les conditions de leur accueil sont mises en place. Plusieurs d'entre nous ont donné l'exemple de ce qui se passait dans leur ville : les ports ont fait en sorte que ces nouveaux voiliers cargos soient accueillis, qu'ils soient destinés au transport de marchandises ou à celui de passagers.

Ainsi, il ne semble pas nécessaire de commencer à dresser une liste, ce qui est toujours dangereux dans une loi car on risque des oublis. Si l'on commence par les infrastructures portuaires, pourquoi ne pas aller jusqu'au bout de la chaîne logistique et évoquer les modalités de l'intermodal et la création des hinterlands pour s'assurer que toute la filière soit écologique et décarbonée ? Il est important de rester dans la généralité, sans faire de listes à la Prévert. À défaut, nous risquerions d'oublier l'essentiel.

En ce qui concerne la somme inscrite dans le budget, nous menons le même combat – jusqu'ici, sans succès. Inscire la question des crédits ETS dans le marbre de la loi, c'est gagner une première manche. Nous jouerons ensuite la seconde pour que le montant accordé à la décarbonation soit le plus important possible.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Avec cet amendement, vous souhaitez inclure la modernisation des infrastructures portuaires dans l'affectation du produit de la mise aux enchères des quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Si Mme la rapporteure considère que la rédaction globale de l'article comprend déjà cet objectif, je suis plutôt favorable à la précision. Je soutiens donc l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Je remercie Mme la ministre de cet avis favorable qui fait écho à l'engagement de l'ensemble de la filière. Si j'ai parlé de la modernisation des infrastructures portuaires, c'est parce que le plan stratégique de décarbonation présenté par la filière maritime elle-même associait trois acteurs – les armateurs, les industries de la construction navale et l'Union des ports de France – et qu'il nous semble cohérent avec l'esprit de leur démarche de l'inscrire dans le texte.

Mme la rapporteure nous dit que c'était clair dans son esprit ; je pense que ça ira mieux en l'écrivant !

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Le Gac.

M. Didier Le Gac. J'invite mes collègues à suivre l'avis défavorable de Mme la rapporteure. Nous sommes tous d'accord pour dire que le montant des crédits ETS était insuffisant et que le gouvernement a eu tort de le réduire dans le dernier PLF. À cet égard, madame la ministre, je trouve un peu fort de café qu'après avoir raboté l'engagement dans ce domaine – fixé initialement à 90 millions, avant de descendre à 70 millions, puis d'arriver à 55 millions qui seront, peut-être, 30 millions demain –, le gouvernement vienne nous dire comment il faut utiliser cette somme !

M. Matthias Tavel. Respectez votre gouvernement !

M. Didier Le Gac. Je considère qu'il ne nous appartient pas d'affecter en priorité les crédits alloués dans le cadre de l'ETS, que ce soit au vélisque tout à l'heure ou aux infrastructures portuaires maintenant.

M. Antoine Léaument. Bien sûr que si !

M. Didier Le Gac. Leur montant doit d'abord revenir aux armateurs et à la décarbonation de la flotte. Ce n'est pas à nous, ici, de hiérarchiser ce qui doit être financé.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	132
Nombre de suffrages exprimés	131
Majorité absolue	66
Pour l'adoption	98
contre	33

(L'amendement n° 8 est adopté.) (Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Audrey Abadie-Amiel, pour soutenir l'amendement n° 28.

Mme Audrey Abadie-Amiel. Le fléchage d'une partie des recettes issues du marché carbone maritime européen vers la décarbonation du secteur maritime va dans le bon sens. Néanmoins, il convient de préciser les critères d'attribution du fonds afin d'en garantir l'efficacité. Le présent amendement vise à ce que le fonds privilégie l'accès des PME au financement public. En effet, ces entreprises ont du mal à y accéder en raison de capacités d'ingénierie technique et administrative plus restreintes pour répondre aux appels à projets, alors même que leurs besoins de financement sont plus importants et qu'elles sont au cœur d'une filière industrielle naissante.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je donnerai un avis défavorable à cet amendement qui a été repoussé par la commission.

En inscrivant dans la loi que les infrastructures portuaires pourraient être subventionnées par les crédits ETS, nous, parlementaires, avons pris le risque d'accompagner un désengagement de l'État en matière de financement de ces infrastructures. Nous avons voté une substitution de l'État par l'ETS sur les infrastructures portuaires, voilà ce que nous venons de faire ! Au moment où l'État se désengagera, je ne manquerai pas de le rappeler à ceux qui ont voté l'amendement précédent.

Pour revenir à l'amendement en discussion, qui vise à privilégier le financement des projets développés par des PME recourant à titre principal à la propulsion vélisque, j'y suis défavorable car il est satisfait en pratique. En effet, l'article cible bien le soutien à la propulsion vélisque et, dans les faits, les compagnies maritimes qui se sont lancées dans ce domaine sont des PME, voire des TPE. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. À travers cet amendement, vous cherchez à privilégier le financement des projets développés par des PME. Nous estimons, je l'ai dit, que la décarbonation du transport maritime repose sur le déploiement d'une diversité de solutions adaptées aux types de navires et aux routes maritimes qu'ils empruntent. Certes, la propulsion vélique est une solution à soutenir, en particulier quand elle s'accompagne d'une empreinte industrielle dans nos territoires, mais elle n'est pas la seule.

S'il est vrai que, dans l'appel à projets que nous avons lancé le 1^{er} avril, les PME bénéficient d'un seuil de projet plus faible que les grandes entreprises, nous ne voulons pas préjuger de manière systématique des solutions et du type d'entreprises à cibler. C'est pourquoi nous émettons un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Madame la rapporteure, vous ne pouvez pas vous prévaloir de vos propres turpitudes ou de celles des gouvernements que vous soutenez ou auxquels vous avez appartenu ! Ce n'est pas parce que ceux-ci réduisent les budgets de la transition écologique, ou veulent s'en désengager budgétairement – par exemple, à travers les certificats d'économie d'énergie –, que c'est l'intention de tout le monde sur ces bancs. Il y a ici des parlementaires qui aspirent à une véritable planification écologique (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP*), à un véritable plan d'investissement budgétaire de l'État et à une autre ambition écologique que celle à laquelle les gouvernements macronistes nous ont habitués depuis dix ans – ou plutôt à laquelle ils ne nous ont pas habitués, puisqu'il n'y en a pas eu !

S'il n'y a pas assez d'argent pour faire tout cela, c'est parce que vous avez décidé de ne pas mobiliser l'ensemble des crédits de la taxe carbone européenne pour financer les investissements dans la filière maritime, et c'est parce que, depuis dix ans, les budgets des infrastructures de transport et de la transition écologique sont rabetés, 49.3 après 49.3, par les gouvernements que vous soutenez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP*.)

Si ce que vous voulez nous dire, c'est que pour que les financements soient suffisants et que l'État ne se désengage pas financièrement de la question portuaire, il faut que les gouvernements macronistes s'en aillent, je suis d'accord avec vous ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP*.)

M. Antoine Léaument. Ah, très bien !

M. Matthias Tavel. Mais je doute que ce soit votre projet politique pour le pays – en revanche, c'est le nôtre. Avec nous, je le répète, l'État ne se désengagera pas du financement des infrastructures portuaires, pas plus qu'il ne se désengagera de la filière maritime.

Les recettes générées par l'ETS ont vocation à s'ajouter au reste des financements. En effet, il nous faut investir davantage dans la décarbonation (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP*) si nous voulons être à la hauteur des objectifs, notamment climatiques, fixés à Paris, la capitale du pays que vous servez...que, parfois, vous ne servez pas très bien. (*M. Gabriel Amard applaudit.*)

M. Antoine Léaument. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Agnès Pannier-Runacher.

Mme Agnès Pannier-Runacher. J'ai écouté avec attention l'intervention de M. le député Tavel. Je voudrais simplement porter une information à sa connaissance – l'évolution du budget du ministère de l'écologie. En 2016, il s'élevait à 6,5 milliards d'euros ; en 2025, il a dépassé les 20 milliards. (*MM. Didier Le Gac et Jimmy Pahun applaudissent.*)

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Eh oui !

M. Antoine Léaument. Cela ne veut rien dire !

(*L'amendement n° 28 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Roussel, pour soutenir l'amendement n° 39.

M. Fabrice Roussel. Dans cet hémicycle, nous sommes nombreux à déplorer que le gouvernement ne respecte pas les engagements relatifs au montant du fonds pour la décarbonation du transport maritime. Il sera finalement abondé de 30 millions d'euros en crédits de paiement, alors que la filière estime les besoins à 350 millions – il reste donc beaucoup à faire.

Il faut attendre de voir les projets qu'aura suscités l'appel d'offres qui a été publié, mais nous serons sûrement contraints de faire des choix difficiles.

C'est pour cette raison que nous proposons par cet amendement de renforcer le rôle du fonds en insistant sur la nécessité d'investir dans des navires à faibles émissions, d'adapter les navires existants et de déployer des technologies de propulsion décarbonée.

La performance environnementale globale doit aussi être prise en compte. En effet, s'il importe de connaître les émissions des bateaux, il faut aussi analyser les cycles de vie des projets soutenus.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je comprends vos intentions mais, par principe, je suis défavorable à tous les amendements qui décrivent ou précisent les modalités de mise en œuvre du fonds, laquelle relèvent du décret en Conseil d'État prévu au dernier alinéa de l'article.

Les priorités peuvent changer : inscrire dans le marbre de la loi des modalités qui risquent de devoir évoluer dans les prochaines années serait dommageable.

Je laisse le gouvernement vous apporter les précisions demandées s'agissant des modalités d'utilisation du fonds.

Enfin, votre amendement reviendrait à exclure les installations portuaires des bénéficiaires possibles du fonds, contrairement à ce que réclamait votre collègue M. Tavel, puisque vous ne mentionnez pas ces dernières. Dresser une liste, dans la loi, de toutes les possibilités est un exercice compliqué, d'où le renvoi au décret.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Nous partageons l'idée qui sous-tend cet amendement. Cependant, les modalités et les priorités des fonds dédiés à la décarbonation du maritime doivent pouvoir être ajustées en fonction des besoins, en adaptant les cahiers des charges des appels à projets tels

que celui publié par le gouvernement. Il faut éviter de figer les modalités dans la loi. C'est pourquoi je partage l'avis de Mme la rapporteure : avis défavorable.

(L'amendement n° 39 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 38.

M. Matthias Tavel. Par cet amendement, nous proposons de réserver les financements et les subventions que le fonds pour la décarbonation du transport maritime pourra attribuer aux entreprises qui font construire leurs navires ou produire leurs équipements sur le territoire national. Ce faisant, nous poursuivons deux objectifs : il s'agit de concentrer la dépense publique sur le territoire national, mais aussi de faire acte de patriotisme industriel.

Là encore, il nous semble souhaitable que l'argent public – les recettes générées par le marché carbone européen, qui deviennent de l'argent public dès lors que cette tarification carbone abonde le fonds – soit dépensé au service de l'industrie sur le territoire national et ne serve pas à subventionner des projets commandés et réalisés hors de nos frontières.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Nous avons déjà eu ce débat tout à l'heure, vous savez donc que je ne suis pas favorable à cette disposition.

Cette fois, non content d'évoquer les équipementiers, vous mentionnez aussi les chantiers !

M. Matthias Tavel. L'un ou l'autre ! Il est question de « la construction des navires ou des équipements ».

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Votre utilisation du « ou » prouve que vous vous rendez bien compte que votre proposition n'est pour l'instant pas réaliste.

En commission, nous avons adopté une disposition de votre groupe, sur laquelle nous ne sommes pas revenus, qui prévoyait le soutien à la filière maritime française et à son industrie sur le territoire national ainsi qu'un de mes amendements, par lequel je proposais de réserver les financements du fonds aux navires battant pavillon français. Votre amendement est donc satisfait. Je vous demande de le retirer, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Vous proposez de restreindre l'éligibilité du fonds pour la décarbonation du transport maritime aux entreprises dont le siège social et les chantiers de construction des navires ou les sites de production des équipements destinés à la décarbonation se situent en France.

Dans les appels à projets, l'existence d'un siège social en France est une condition importante d'éligibilité aux financements, notamment au fléchage de l'ETS.

En revanche, nous ne pouvons pas accepter que le financement des efforts de décarbonation se limite aux navires et aux équipements issus de chantiers localisés en France car ce serait contraire au droit de l'Union européenne. Par conséquent, nous sommes contraints de donner un avis défavorable à votre amendement.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Ne préjugeons pas de ce que fera l'Europe !

Nous nous heurtons à un problème de fond. Aujourd'hui, dans le domaine de la propulsion vélique, nous sommes les numéros 1 en recherche et développement et en ingénierie. Malheureusement, ceux qui défrichent le terrain se retrouvent de plus en plus souvent obligés d'aller faire fabriquer les pièces dans d'autres pays européens.

Nous le disons, nous le revendiquons : non seulement nous voulons décarboner le transport maritime grâce à la propulsion vélique, mais nous souhaitons aussi que la France profite de tous ses atouts. Il ne s'agit pas de se contenter d'avoir les meilleurs ingénieurs, il faut aussi s'assurer de disposer d'une filière industrielle. Autrement dit, ne faisons pas avec la propulsion vélique ce que nous avons fait avec les éoliennes en mer. Nous avons revendu notre filière, nous l'avons cédée, et à présent nous voyons les Espagnols, qui eux n'hésitent pas à aider leur industrie, dominer le marché avec des entreprises comme Gamesa.

Cette proposition de loi consiste à faire bénéficier la filière du transport maritime d'aides publiques importantes. J'estime qu'il est nécessaire d'encourager spécifiquement le développement industriel français.

Je ferai une petite remarque : il est quand même paradoxal que, par le biais des exonérations, vous n'hésitez pas à réduire les cotisations sociales au mépris du modèle social français alors que, dès qu'il s'agit d'aide publique, vous nous expliquez qu'on ne peut pas mener une politique spécifique ! Il y a là une contradiction. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.)*

M. Jean-François Coulomme. Eh oui !

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Monsieur Coquerel, je ne peux pas vous laisser dire cela ! *(Murmures sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)*

M. Éric Coquerel. Ah si, vous pouvez ! En revanche vous avez le droit de ne pas être d'accord.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je me reprends : je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites. *(« Ah ! » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)* Les exonérations de charges...

M. René Pilato. De cotisations !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Les exonérations de cotisations de charges *(Sourires sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP)* concernent des marins formés en France et des navires battant pavillon français. C'est possible, nous savons que cela existe et que cela marche.

À l'heure actuelle, tout ne peut pas être fabriqué en France ; vous le savez très bien car vous écrivez « la construction des navires ou des équipements » – le « ou » fait toute la différence. C'est évidemment l'objectif que nous nous fixons, je ne prétendrai pas le contraire, mais si nous soumettons dès à présent l'obtention de ces aides à cette condition, nous tuons la filière avant qu'elle se développe.

Où les coques des navires sont-elles construites ? Vous le savez très bien !

M. Jean-Paul Lecoq. Au Vietnam !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Voilà, M. Lecoq le sait, et a l'honnêteté intellectuelle de le dire ! À l'heure actuelle, il est impossible de remplir la condition que vous souhaitez inscrire dans le texte. C'est l'objectif que nous nous fixons, mais si vous voulez tuer la filière avant qu'elle se développe, continuez comme cela ! (*Mme Agnès Pannier-Runacher applaudit.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 38. (*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	128
Nombre de suffrages exprimés	111
Majorité absolue	56
Pour l'adoption	34
contre	77

(*L'amendement n° 38 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Karine Lebon, pour soutenir l'amendement n° 45.

Mme Karine Lebon. Je me fais le porte-voix de notre collègue Mereana Reid Arbelot, première signataire de cet amendement.

Dans les outre-mer, le transport maritime est une nécessité vitale. Il permet d'approvisionner les populations, de relier les îles entre elles et de garantir une forme de continuité territoriale. (*Bruits sur les bancs du groupe RN.*) Pardon ?

Un député du groupe LFI-NFP. Ça ne vous intéresse pas ?

Mme la présidente. Poursuivez, madame la députée !

Mme Karine Lebon. Je parle des outre-mer, là !

En Polynésie française, une vingtaine d'îles habitées ne disposent même pas d'un aéroport. Pour leurs habitants, la mer représente souvent le seul lien.

Cette dépendance nous expose fortement aux variations du coût du carburant, aux ruptures logistiques et aux émissions du transport maritime.

Pourtant, dans le Pacifique notamment, nous disposons d'un atout évident : le vent. La propulsion vélique peut réduire les émissions, alléger la dépendance aux carburants fossiles et renforcer les liaisons entre les îles. Je vous demande donc d'adopter cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Nous souhaitons tous ici accompagner le développement des territoires ultramarins.

M. Jean-Paul Lecoq. Prouvez-le !

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. En ce qui me concerne, je ne manque pas d'éléments pour le prouver ! Je suis néanmoins défavorable à votre amendement. Tous les territoires français, dont les outre-mer font partie, doivent pouvoir bénéficier de ces aides.

Nous sommes ici pour faire la loi. Or la notion d'« attention particulière » ne revêt aucune portée normative et ne relève donc pas de la loi. Je vous demanderai par conséquent de retirer votre amendement.

Vous avez attiré notre attention sur la dimension ultramarine, que nous devons bien garder en tête, notamment sur ce sujet. Vous avez raison de mentionner que, comme d'autres territoires français, les territoires ultramarins peuvent compter sur le vent, mais la mention d'« attention particulière » n'ayant, je le répète, aucune portée normative, elle n'a pas sa place dans la loi.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Nous sommes d'accord avec vous sur un point : les territoires ultramarins présentent des besoins spécifiques en matière de transport maritime.

M. Jean-Paul Lecoq. Et « besoins spécifiques », c'est normatif ?

Mme Monique Barbut, ministre. La prise en compte de ces spécificités relève selon nous du cahier des charges des appels à projets plutôt que de la loi. C'est pourquoi le gouvernement s'en remet à la sagesse de cette assemblée.

Mme la présidente. La parole est à Mme Karine Lebon.

Mme Karine Lebon. J'ai bien compris que l'expression « attention particulière » était un peu floue mais je ne retirerai pas cet amendement, ne serait-ce que par respect pour notre collègue Mereana Reid Arbelot, mais aussi pour insister sur un point.

Généralement, on vote la loi dans l'idée qu'elle s'appliquera de façon uniforme, y compris dans les outre-mer. Un exemple : nous avons voté les normes RUP, pour les régions ultrapériphériques, afin qu'on puisse y acheter du matériel de construction moins cher. Or nous avons adopté ici même la taxe aux frontières. En conséquence, les normes RUP sont lourdement taxées et rendent impossible l'utilisation de matériaux venant des pays de la zone alentour. Ces matériaux sont censés être moins onéreux mais en réalité, ils ne le sont pas, car la taxe aux frontières a été pensée pour l'Hexagone, sans prendre en considération les outre-mer.

En tant que co rapporteuses d'une mission d'information sur l'égalité salariale, Mme Firmin Le Bodo et moi-même avons demandé des adaptations spécifiques aux outre-mer. Le ministère du travail nous a répondu que l'outre-mer, c'était compliqué et qu'il n'avait pas l'habitude ! Sans doute mais, de notre côté, l'adaptation, c'est tous les jours !

Encore une fois, peut-être l'expression « attention particulière » est-elle inadaptée. Mais alors, proposez-nous un dispositif qui prenne réellement en compte les territoires ultramarins. Dans les faits, on se trouve aujourd'hui face à des projets ou à des propositions de loi qui laissent entièrement de côté la dimension ultramarine. C'est très problématique pour nos territoires.

M. Jean-Paul Lecoq. Excellent !

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Je veux rappeler combien les territoires ultramarins peuvent être des terrains d'expérimentation fantastiques, car les routes maritimes s'y adaptent le mieux. Qu'il s'agisse de se rendre en Polynésie, aux Antilles ou même à La Réunion, ces routes sont très favorables !

Mme la présidente. Madame la ministre, j'ai eu un moment d'inattention. Vous en êtes-vous bien remise à la sagesse de l'Assemblée sur cet amendement ?

M. Jean-Paul Lecoq. Oui, oui, elle l'a fait !

Mme Monique Barbut, ministre. En effet !

(L'amendement n° 45 est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 5, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	143
Nombre de suffrages exprimés	143
Majorité absolue	72
Pour l'adoption	143
contre	0

(L'article 5, amendé, est adopté.)

Article 6

Mme la présidente. Sur les amendements n° 14 et identique ainsi que sur l'article 6, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 14 et 42, tendant à supprimer l'article 6.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Matthias Tavel. Les articles 6 et 7 prévoient un régime fiscal favorable au transport du rhum à la voile. Pour notre part, nous pensons que le transport à la voile est d'intérêt public, d'intérêt général – c'est pour cela qu'il doit être soutenu – mais que c'est vrai de toutes les marchandises et même des passagers, pas seulement du rhum. D'ailleurs le *Neoliner*, le premier cargo à voile, qui relie l'Hexagone à Saint-Pierre-et-Miquelon, transporte des engins de chantier, des voitures, des produits alimentaires et bien d'autres choses. Nous trouvons dommageable que ces articles réduisent la question du transport maritime à la voile à celle du rhum.

Au demeurant, il s'agit là de créer un nouvel avantage fiscal au profit du commerce des produits alcoolisés, ce qui est assez incohérent avec les politiques de santé publique en la matière, sur la nécessité desquelles nous nous accordons tous.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard, pour soutenir l'amendement n° 42.

M. Damien Girard. L'article 6, réécrit en commission, tend à créer une niche fiscale pour les produits alcoolisés, dont la contribution au développement de la filière vélique serait minimale. Elle serait contradictoire avec les objectifs d'ensemble des politiques fiscales, environnementales et de santé publique de notre pays.

Des outils qui ne subventionnent pas la consommation d'alcool et sont plus efficaces pour soutenir le transport vélique existent et ont notre préférence. C'est pourquoi nous proposons la suppression de cet article.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Défavorable. Contrairement à ce qui a été dit, il ne s'agit pas de réduire le transport vélique à celui du rhum. Il est seulement question de profiter d'une incitation fiscale qui existe déjà pour accompagner ce type de transport de marchandises, avec lequel le transport vélique a commencé.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. En contradiction avec l'objectif visé, l'adoption de l'article 6 aurait pour effet l'application de la soulte aux volumes transportés par voilier, ce qui reviendrait à désinciter à l'emploi de ce mode de transport, que l'article est pourtant censé soutenir.

Par ailleurs, l'adoption de cet article créerait une incohérence entre les quantités bénéficiant d'une exemption de soulte et celles bénéficiant du tarif particulier, puisque leurs modalités sont aujourd'hui fixées en miroir.

En outre, cet article soulève d'importantes difficultés d'application et de contrôle, tenant notamment à l'identification des transports éligibles et à la vérification des conditions effectives d'acheminement.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons la suppression de cet article. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. La question du rhum est tout de même importante. Il ne s'agit pas seulement d'alcool ou de sa consommation, mais de transformer un navire en cave : on ne transporte pas le rhum pour le transporter mais pour qu'une fois chargé à bord, il traverse une, deux, trois, quatre, cinq fois l'Atlantique. Après avoir été brinquebalé par les flots et les vents, il devient un rhum d'exception, voire une œuvre d'art. Et ça, ce n'est pas seulement du trafic maritime : c'est autre chose. *(Sourires.)*

Nous proposons donc de conserver la possibilité pour le rhum de faire la navette sans être taxé à chaque aller-retour, car il cesserait alors d'être une simple œuvre d'art, pour devenir une œuvre d'art réservée aux riches ! Nous vous proposons qu'elle continue d'être destinée à l'ensemble du peuple. *(Mêmes mouvements.)*

M. Pierre Pribetich. Vive l'art !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 14 et 42.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	137
Nombre de suffrages exprimés	89
Majorité absolue	45
Pour l'adoption	58
contre	31

(Les amendements identiques n^{os} 14 et 42 sont adoptés ; en conséquence, l'article 6 est supprimé et l'amendement n^o 29 tombe.)

Mme la présidente. Pour votre information, il reste neuf amendements à examiner.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Allez, on accélère !

Après l'article 6

Mme la présidente. La parole est à M. Laurent Mazaury, pour soutenir l'amendement n^o 30 portant article additionnel après l'article 6.

M. Laurent Mazaury. Cet amendement vise à lever toute ambiguïté quant à la possibilité pour les acheteurs publics ultramarins de prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime comme partie intégrante des critères environnementaux.

(L'amendement n^o 30, accepté par la commission et le gouvernement, est adopté.)

Article 7

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs demandes de scrutin public : sur les amendements n^o 15 et identique, sur l'article 7 et sur l'amendement n^o 12, par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire ; sur l'ensemble de la proposition de loi, par les groupes La France insoumise-Nouveau Front populaire et Horizons & indépendants.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Nous en venons à deux amendements identiques, n^{os} 15 et 43, tendant à supprimer l'article 7.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n^o 15.

M. Matthias Tavel. Mêmes arguments que pour l'amendement n^o 14, qui visait à supprimer l'article 6.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard, pour soutenir l'amendement n^o 43.

M. Damien Girard. Mes arguments sont également les mêmes que ceux avancés pour soutenir mon amendement de suppression de l'article 6. Je vous invite donc à voter dans le même sens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Défavorable, pour les mêmes raisons.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Nous sommes également favorables à la suppression de cet article.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 15 et 43.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	135
Nombre de suffrages exprimés	84
Majorité absolue	43
Pour l'adoption	53
contre	31

(Les amendements identiques n^{os} 15 et 43 sont adoptés ; en conséquence, l'article 7 est supprimé et les amendements n^{os} 21 et 31 tombent.)

Après l'article 7

Mme la présidente. Nous en venons à plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 7 désormais supprimé.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 12 et 13, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Matthias Tavel, pour soutenir l'amendement n^o 12.

M. Matthias Tavel. Il s'agit en quelque sorte d'un amendement d'appel. Puisque, du fait de l'article 40 de la Constitution, qui bride la souveraineté des parlementaires, nous ne pouvons pas inscrire dans le texte l'affectation des 90 millions d'euros dont nous avons parlé tout à l'heure, nous proposons du moins que le gouvernement nous remette un rapport sur l'opportunité de cette affectation. On pourra ainsi voir ce qu'il aurait été possible de faire si l'engagement pris à l'époque par M. Bayrou avait été tenu.

Mme la présidente. Monsieur Tavel, vous conservez la parole pour soutenir l'amendement n^o 13.

M. Matthias Tavel. L'argumentation est la même.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Je suis défavorable sur ces deux demandes de rapport. Nous venons d'acter dans le texte que les ETS étaient bien entrés comme un dispositif. Il revient maintenant à chacun d'entre nous, dans le cadre des débats sur le PLF, de défendre sa position sur le montant à hauteur duquel nous devons pouvoir contribuer à ce financement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel. Je veux bien que vous soyez défavorables à ces demandes, mais sans rapport, pourra-t-on tout de même affecter les 90 millions dans le prochain budget ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Ça n'a rien à voir !

M. Matthias Tavel. Je vous l'accorde, la vraie question n'est pas celle du rapport. Pouvez-vous nous indiquer quels travaux vous menez, quelles perspectives budgétaires vous

espérez et comment vous comptez vous battre pour que ces 90 millions d'euros soient affectés et que la filière maritime et sa décarbonation ne passent pas une nouvelle fois sous les fourches caudines de certains de vos collègues ?

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 12.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	137
Nombre de suffrages exprimés	136
Majorité absolue	69
Pour l'adoption	53
contre	83

(*L'amendement n° 12 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 13 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Éric Coquerel. J'espère que vous ne direz pas qu'il s'agit encore d'une demande de rapport, car celui-ci serait fort utile. Nous nous efforçons de soutenir le développement d'une filière. Naviguer à la propulsion vélique suppose que les marins s'adaptent aux techniques requises. Nous souhaitons donc un rapport sur la formation des marins au développement de cette filière en devenir.

Depuis quelques années, des objectifs de doublement des promotions d'officiers navigants dans la marine marchande, formés par l'École nationale supérieure maritime (ENSM) ont été fixés. Mais après une progression de la subvention de l'école, elle a été réduite de 12 % en 2026, soit 3 millions d'euros. Cela laisse craindre que les objectifs affichés ne soient jamais atteints.

Nous sommes d'autant plus inquiets que nous estimons que cette filière maritime, cette filière de l'économie de la mer, requerrait aussi le développement de lycées professionnels maritimes dans chaque département littoral et dans chaque département d'outre-mer. C'est un plan ambitieux, mais à la hauteur des perspectives qu'offre l'économie de la mer au pays qui jouit de la deuxième surface maritime au monde.

Ce rapport nous renseignera sur les nécessités budgétaires en matière de formation des marins au développement de cette filière en devenir.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Avis défavorable. Des formations existent déjà à l'ENSM et à l'École centrale de Nantes : il ne paraît donc pas nécessaire de faire une demande de rapport. J'ajoute que former des marins, c'est bien, mais pouvoir les embaucher sur des bateaux battant pavillon français, c'est encore mieux. C'est pourquoi il était important de voter pour que se poursuive l'exonération des charges patronales.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Le gouvernement partage l'avis défavorable de Mme la rapporteure.

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Président Coquerel, les choses avancent. Je rappelle qu'il y a déjà trois ans, nous avons introduit avec Mme Firmin Le Bodo des validations d'acquis d'expérience permettant de passer d'une passerelle à l'autre dans les métiers de la navigation. Certains plaisanciers peuvent ainsi devenir des marins de commerce. Je crois que l'on va continuer à aller vers davantage de simplification au tout nouvel Institut national du nautisme (I2N) – où se tiennent les championnats du monde de voile olympique jusqu'à dimanche. Votre amendement me paraît presque satisfait.

M. Erwan Balanant. Complètement satisfait !
(*L'amendement n° 25 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard, pour soutenir l'amendement n° 44.

M. Damien Girard. Cet amendement vise à interroger les conditions actuelles de financement des investissements dans le transport maritime à propulsion vélique afin de mieux les adapter aux spécificités de cette filière en développement.

La construction de navires à propulsion vélique s'inscrit dans une logique de long terme et permet de réduire la dépendance aux énergies fossiles, de limiter l'exposition à la volatilité des prix de l'énergie et d'anticiper le durcissement des normes environnementales. À ce titre, ces navires constituent des actifs durables et résilients au cœur de la transition écologique du secteur maritime, et c'est bien tout l'objet de nos discussions.

Pourtant, les investissements requis sont aujourd'hui plus importants, ce qui peut freiner leur déploiement. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire d'examiner si les outils de financement actuels sont pleinement adaptés à ces nouveaux modèles ou s'ils doivent évoluer pour mieux sécuriser les acteurs économiques.

L'objectif du rapport demandé au gouvernement par cet amendement est donc d'évaluer l'opportunité d'ajuster les conditions d'intervention des établissements financiers, notamment en prenant mieux en compte la durée de vie et les bénéfices économiques et environnementaux de ces actifs, afin d'accompagner plus efficacement la structuration de la filière.

Je demande rarement des rapports, mais celui-ci me paraît nécessaire. Des acteurs de la filière m'ont expliqué que les normes bancaires actuelles répondaient aux caractéristiques de la filière historique : ils ne savent pas ce que seraient aujourd'hui les bons taux d'amortissement des prêts pour le secteur du transport maritime à propulsion vélique. Ils ont la conviction que les conditions actuelles de financement doivent évoluer et qu'un rapport, fruit d'un ensemble d'auditions et de travaux collectifs menés avec la filière, pourrait faire émerger les conditions financières permettant d'accompagner son développement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. Nous avons eu ce débat en commission...

M. Damien Girard. Non, non.

Mme Agnès Firmin Le Bodo, rapporteure. ...et l'amendement a d'ailleurs été accepté.

J'émet un avis favorable parce que je pense que vous avez raison : nous avons à apporter des réponses structurantes pour accompagner le développement de la filière. Dans la perspective de son évolution, nous interroger sur les modalités de financement grâce à un rapport me paraît nécessaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Monique Barbut, ministre. Je peux vous assurer, monsieur le député, que le gouvernement s'engage à apporter tous les éléments d'évaluation sur l'opportunité d'adapter les conditions de financement des investissements dans le transport maritime à propulsion vélique pour le débat budgétaire. La rédaction d'un rapport supplémentaire serait inutile.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Girard.

M. Damien Girard. Je précise que je n'avais pas proposé cet amendement en commission et qu'il n'y a donc pas eu de débat. J'entends par ailleurs les engagements du gouvernement, mais je pense que l'élaboration d'un rapport permettrait de structurer la filière. Sinon, cela restera un débat entre nous. Et puis, surtout, il s'agit, à travers ce travail, de faire évoluer les normes bancaires. Je le pense vraiment utile.

(L'amendement n° 44 n'est pas adopté.)

Article 8

(L'article 8 est adopté.)

Mme la présidente. Nous avons achevé l'examen des articles de la proposition de loi.

EXPLICATIONS DE VOTE

Mme la présidente. La parole est à M. le président Coquerel. *(M. Éric Coquerel étant monté à la tribune, exclamations sur plusieurs bancs des groupes EPR, DR et Dem. – Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

M. Éric Coquerel (LFI-NFP). Chers collègues, tout s'est bien passé, essayons de faire en sorte que ce soit le cas jusqu'au bout. La mer apaise. C'est une journée importante.

Le transport maritime se fait à la voile depuis les Phéniciens. On peut même dire que le transport commercial transmaritime, puis transocéanique, a débuté avec la propulsion vélique. Il a connu son apogée au moment des grandes routes maritimes du XIX^e et du début du XX^e siècle, avec des bateaux qu'on appelait clipper – *to clip* étant alors synonyme de « battre des records » –, permettant d'aller toujours plus vite des ports européens, d'où étaient acheminés les produits manufacturés, vers les ports d'Océanie et d'ailleurs pour en rapporter des matières premières. Il a atteint son apogée avant la première guerre mondiale, avant que la vapeur ne s'impose et que le transport carboné – au charbon, puis au pétrole – devienne hégémonique. Il a cessé avec l'ouverture des canaux – Suez, Panama –, qui a permis d'éviter les mers les plus dures.

L'hégémonie du transport carboné a accompagné les deux premières mondialisations capitalistes, celle du XIX^e siècle et celle du XX^e siècle, mais aussi la mondialisation actuelle, celle du gigantisme et du grand déménagement du monde. Je suis convaincu qu'avant la fin du XXI^e siècle, la propulsion

carbonée n'apparaîtra plus que comme une parenthèse ; la propulsion vélique redeviendra dominante dans le transport maritime, et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, la décarbonation est une nécessité : le transport maritime représente 3 % des émissions de gaz de serre, ce sera 20 % d'ici à 2050 si on ne fait rien. Deuxièmement, la période du grand déménagement du monde est finie, non seulement parce que cela nous coûte trop cher écologiquement, en consommation de carbone, mais aussi socialement, avec la fermeture de nos industries, de nos entreprises, au profit de productions à prix toujours plus bas – ce qui conduit certains à expliquer qu'il faut mettre fin à notre modèle social en supprimant les cotisations à coups d'exonérations.

Cette période se terminera – ou, du moins, le rythme de cette évolution se réduira – du fait des conflits, mais aussi du réchauffement climatique, qui rendra de plus en plus difficiles les passages par les détroits ou par les canaux de Panama et de Suez – celui de Panama est d'ailleurs de plus en plus difficile à entretenir. Toutes les routes maritimes conçues sur les vents portants redeviendront d'actualité.

Enfin, cette économie de la mer, une nécessité pour un développement écologiquement responsable, se révèle être un formidable atout pour la France. Notre pays, qui a longtemps été un « pays terrien », comme disait Fernand Braudel, s'est ouvert à la voile à partir du début des années 1960 – à la voile touristique, à la voile de plaisir, comme aux Glénans, à la course au large. L'avantage français acquis dans ce sport a permis un bond technologique impressionnant. Savez-vous qu'on met dix fois moins de temps pour faire le tour du monde à la voile qu'à la fin des années 1960 et deux fois moins de temps qu'au début des années 1990 ? C'est grâce à de nouvelles conceptions architecturales, au développement technique des voiles, au routage mais aussi à la construction et à la technologie. Voilà qui explique pourquoi nos plus grands marins français sont liés à des entreprises qui travaillent dans l'ingénierie ou dans la R&D.

Nous avons évidemment intérêt à mettre cet atout en avant car les autres modes de propulsion non carbonés, basés sur le e-carbone, nécessitent de la production d'électricité – j'ai rappelé que l'Ademe était très critique à cet égard. Leur développement renvoie à plus tard tous les plans énergétiques alternatifs, notamment ceux fondés sur la sobriété. Cet atout est un avantage d'autant plus grand que notre pays dispose de la deuxième plus grande surface maritime au monde.

Voilà des aides publiques intelligentes ! Voilà des aides publiques efficaces ! Voilà des aides publiques utiles ! Je regrette toutefois que nous ne soyons pas allés plus loin avec ce texte et que nous ayons cédé une fois de plus à la facilité en pratiquant l'exonération de cotisations. Il ne faut pas oublier que la bataille pour la fin du mois rejoint celle pour la fin du monde : c'est le même système qu'il faut combattre et nous avons intérêt à défendre notre modèle social.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le président !

M. Éric Coquerel. Je regrette aussi que nous n'ayons pas davantage mis en avant la propulsion principale par rapport à la propulsion vélique. Il n'empêche, ce que nous accomplissons aujourd'hui est un pas très important. *(« C'est fini ! » et diverses exclamations sur les bancs du groupe HOR et sur de nombreux bancs du groupe EPR.)* Pour cette raison, nous voterons des deux mains cette proposition de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun, pour une durée maximale de cinq minutes.

M. Jimmy Pahun (Dem). Merci à tous d'être présents. La filière a grand besoin de cette loi. Nous aurons ainsi une vraie source de décarbonation à explorer. *(Vifs applaudissements sur de nombreux bancs.)*

VOTE SUR L'ENSEMBLE

Mme la présidente. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	175
Nombre de suffrages exprimés	175
Majorité absolue	88
Pour l'adoption	175
contre	0

(La proposition de loi est adoptée.)

Mme la présidente. Je constate que le texte est adopté à l'unanimité.

(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes EPR, SOC et EcoS.)

4

INFORMATION ET PROTECTION DES VICTIMES DE VIOLENCES SEXISTES ET SEXUELLES

Discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'une proposition de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de Mme Laure Miller et plusieurs de ses collègues visant à garantir l'information et la protection effective des victimes de violences sexistes et sexuelles lors de la libération de leur agresseur (n^{os} 1793, 2761 deuxième rectification).

PRÉSENTATION

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Miller, rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Mme Laure Miller, rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Madame la présidente, monsieur le ministre de la justice, madame la ministre chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes, chers collègues, le texte que je vous présente aujourd'hui relève d'une ambition simple et pourtant si longtemps négligée : mieux accompagner les victimes de violences graves lorsque leur agresseur est remis en liberté. Il n'enlèvera rien à leur souffrance, mais il leur permettra d'être prévenues, d'être préparées, d'être protégées.

Je voudrais commencer par une date et par un prénom : la date, c'est le 30 mars 2025 ; le prénom, c'est Yanis. Cet adolescent de 17 ans a mis fin à ses jours l'an dernier. Cinq ans plus tôt, il avait été agressé sexuellement par son voisin. Cinq ans à tenter de se reconstruire, et puis un jour, plus tôt qu'il ne l'avait imaginé, l'agresseur est sorti de prison. Il est revenu vivre à moins de trois kilomètres de chez lui. Yanis ne le savait pas, sa famille non plus. L'institution judiciaire dit avoir envoyé un courrier, mais ce courrier n'est jamais arrivé entre les mains de cette famille et Yanis, lui, n'est plus là.

Quelques jours après ce drame, j'ai fait la connaissance de Steffy Alexandrian, présidente de l'association Carl. Elle connaît ces drames, elle ne les connaît que trop bien et depuis trop longtemps.

C'est avec elle, avec ceux qui accompagnent les victimes au quotidien que la proposition de loi a été pensée, ainsi qu'avec Virginie Duby-Muller et notre ancienne collègue Christelle Petex, dont je tiens à rappeler le travail.

M. Jean-Yves Bony et M. Vincent Descoeur. C'est gentil ! Nous transmettrons.

Mme Laure Miller, rapporteure. Yanis n'est pas le seul dans son cas. Je pense à ces six enfants de Reims qui ont appris par des rumeurs faisant le tour de leur village natal que leur père, condamné à cinq ans pour violences sur eux, venait de sortir de prison. Ni eux ni l'aide sociale à l'enfance (ASE), chargée de les protéger, n'avaient été informés. Aucune mesure de protection n'a été prise, ce qui les a plongés – en particulier l'aînée – dans la terreur de recroiser ce père violent. Je pense aussi à Karine Brunet-Jambu, d'autant que – hasard du calendrier – son violeur, pédocriminel multirécidiviste, sort de prison aujourd'hui, alors qu'il a été condamné à trente ans de réclusion criminelle en 2018. Cet homme est frappé d'une interdiction d'entrer en contact avec elle, mais pas de résider dans la ville où elle vit, ce qu'il va faire.

Je pourrais continuer. Je pense à toutes les victimes que la justice ne prend pas le temps d'informer, qu'elle ne protège pas et qui, au détour d'un coin de rue, se retrouvent face à leur pire cauchemar. Elles sont nombreuses à voir leur souffrance renforcée par un manque d'information et par le silence de l'autorité judiciaire ; cela nuit à leur reconstruction et est, tout simplement, inacceptable.

Je le dis toutefois avec force : il ne s'agit pas de mettre en cause le travail des magistrats, qui exercent leurs fonctions dans des conditions souvent difficiles. Il s'agit au contraire de leur donner un cadre légal plus clair et plus lisible qui fasse de l'information et de la protection des victimes une obligation, et non une option laissée à leur appréciation dans un agenda surchargé.

La libération d'un agresseur est un séisme pour la victime. Ce n'est pas une formalité administrative. C'est la réouverture d'une blessure. Laisser la victime découvrir cette information par hasard, par des rumeurs, ou la laisser l'ignorer constitue une violence supplémentaire, infligée par l'État.

Le législateur ne peut pas rester muet face à ces situations. Nous devons garantir l'information et la protection des victimes. Le droit actuel n'est certes pas silencieux sur le sujet. Dès le début d'une procédure pénale, l'article 10-2 du code qui la régit prévoit l'information de la victime sur ses droits. Depuis la loi Perben II de 2004, les mesures d'aménagement d'une peine doivent tenir compte des intérêts de la victime. Depuis 2014, le droit d'être informé de la fin de l'exécution de la peine est inscrit dans la loi. Le

principe existe. Toutefois, posé de manière éparpillée, conditionnée et optionnelle, il crée non un droit mais une promesse incomplète.

En effet, l'application des dispositions en vigueur dépend trop souvent d'une condition : que la victime exprime une demande. Elle est trop souvent laissée à la discrétion d'un juge, qui n'a pas le temps d'en faire sa priorité. Ces dispositions ont été construites par couches successives et manquent cruellement de clarté et de lisibilité. Longtemps, la phase d'exécution des peines est restée l'angle mort du droit des victimes.

Le pouvoir réglementaire a ouvert la voie du changement. Un décret du 24 décembre 2021 a imposé une information systématique des victimes de violences conjugales. La Commission indépendante sur l'inceste et les violences sexuelles faites aux enfants (Ciivise), dans sa recommandation n° 58 de novembre 2023, a demandé qu'on généralise cette logique. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour la circulaire publiée en octobre dernier qui élargit cette obligation d'information à toutes les victimes, femmes, enfants ou dépositaires de l'autorité publique. Ce sont autant d'avancées réelles et pragmatiques qui ont sans doute protégé des milliers de personnes.

Il est temps que le Parlement prenne le relais et inscrive pour de bon ces droits dans le code de procédure pénale, pour toutes les victimes et sans condition. C'est ce que je propose d'instaurer : la garantie d'une information et d'une protection systématiques de la victime à l'occasion de la libération de l'auteur des faits.

Dès le titre préliminaire du code de procédure pénale, nous vous proposons d'inscrire un principe clair : toute victime d'une infraction grave mentionnée à l'article 706-47 du même code est informée lorsque son agresseur est remis en liberté. Et cela ne vaut pas uniquement si le juge l'estime opportun ou si la victime en a fait la demande, mais systématiquement. L'information transmise comporte également les mesures de protection prises à son égard.

En commission, nous avons unanimement étendu ce principe aux parties civiles. Nous avons aussi précisé que la victime doit toujours pouvoir exprimer le souhait de ne pas être informée, parce que certaines choisissent l'oubli et que ce choix mérite aussi d'être respecté. L'article 1^{er} *bis*, issu d'un amendement du groupe Écologiste et social, complète le dispositif : dès le début de la procédure, les officiers de police judiciaire informeront la victime de son droit d'être avertie de la libération de l'auteur.

Pour les victimes de violences sexuelles et les mineurs – les victimes les plus vulnérables, celles pour qui la libération de l'agresseur est souvent la plus déstabilisante –, nous allons plus loin. En commission, dans un souci de clarté, nous avons adopté une nouvelle rédaction globale qui explicite la démarche que doit suivre le juge : solliciter les observations de la victime en amont de toute libération, si elle le souhaite, et assortir toute libération de mesures de protection, sauf décision contraire spécialement motivée. La protection ne sera plus une option. Le dispositif inclut également les victimes de violences au sein du couple.

Par ailleurs, au cours des débats en commission, la question du délai dans lequel l'information doit être délivrée à la victime est apparue comme particulièrement sensible. J'ai tâché d'être attentive aux préoccupations de mes collègues des différents groupes politiques et j'essaierai, au cours des débats, d'y apporter une réponse adéquate par voie d'amendement.

Enfin, à l'article 3, nous créons un guichet unique d'aide aux victimes. La commission des lois a jugé utile de le déployer à l'échelle départementale, celle à laquelle sont organisés les principaux partenaires impliqués dans la prise en charge des victimes, qui ne se limite pas au champ judiciaire mais se veut pluridisciplinaire. Nous avons, en outre, décidé de procéder par la voie d'une expérimentation, ce qui permettra, je l'espère, d'évaluer rapidement l'efficacité et la pertinence du dispositif avant de le généraliser. Nous ne créons pas une bureaucratie parallèle. Nous donnons enfin une porte d'entrée identifiable et humaine à un système qui existe mais reste trop souvent invisible pour les victimes.

La commission des lois a adopté la proposition de loi à l'unanimité, dans un consensus transpartisan à la hauteur des enjeux. Je remercie le gouvernement d'avoir déclenché la procédure accélérée, ce qui permet d'espérer une entrée en vigueur rapide de dispositions attendues par les victimes et les associations.

Je terminerai comme j'ai commencé : par les victimes. Elles ne nous demandent pas la perfection. Elles nous demandent des choses simples, fondamentales, qui relèvent du respect élémentaire : être prévenues, protégées et considérées.

Ce texte est pour Yanis, pour la fratrie de Reims dont j'ai parlé, pour toutes celles et tous ceux qui ont eu le courage de porter plainte et d'affronter la justice, et que nous avons, en retour, le devoir de ne pas abandonner au dernier moment. Il nous incombe de faire en sorte que les victimes soient mieux informées, mieux protégées et mieux soutenues dans leur chemin de reconstruction. J'espère que nos débats seront à la hauteur de ces enjeux. (*Applaudissements sur les bancs des groupes EPR, SOC, DR et Dem. – Mme Stella Dupont applaudit également*)

Mme la présidente. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Gérard Darmanin, garde des sceaux, ministre de la justice. Je tiens tout d'abord, au nom du gouvernement, au nom d'Aurore Bergé et de moi-même, à remercier Laure Miller et Virginie Duby-Muller pour leur engagement et leurs travaux sur le texte examiné aujourd'hui. Leur action a été menée avec la Chancellerie, mais aussi avec les parents de Yanis après le drame qu'ils ont connu et qui nous a tous bouleversés, car la perte d'un enfant est la chose la plus terrible qui soit.

Madame, monsieur, je sais que vous êtes présents dans les tribunes et je salue votre courage et votre engagement. Ils sont exemplaires et précieux pour les victimes et pour toutes les familles qui n'osent, ne peuvent ou ne veulent pas témoigner devant la représentation nationale de ce qu'il faut faire pour changer le droit qui s'appliquera aux futures victimes et à leurs proches. Je tiens également à saluer l'ensemble des associations de victimes qui se sont mobilisées pour apporter leur expertise sur ce sujet d'importance, notamment l'association Carl, présidée par Steffy Alexandrian, qui accompagne les parents de Yanis.

La proposition de loi est un texte très important qui vient améliorer très concrètement notre droit, même si celui-ci n'ignore pas le sujet, vous l'avez souligné, madame la rapporteure, et s'il n'y a pas, à proprement parler, de vide juridique puisque le droit à l'information des victimes en cas de libération de leur agresseur existe déjà. Toutefois, le drame effroyable du jeune Yanis nous a appris que ce droit devait être revu de manière beaucoup plus concrète. Il s'agit donc d'aller plus loin, d'agir plus systématiquement pour que les victimes ne se retrouvent pas déconsidérées, pour qu'elles n'aient plus le sentiment légitime que l'institution censée les protéger les a trahies.

Permettez-moi de revenir en quelques mots sur le cadre juridique existant. En l'état du droit, la loi pose le principe selon lequel les juridictions de l'application des peines doivent prendre en compte l'intérêt des victimes ou de la partie civile au stade de l'exécution des peines. C'est le IV de l'article 707 du code de procédure pénale, qui énumère les droits de la victime au cours de l'exécution des peines, énonçant que celle-ci a notamment le droit d'être informée, si elle le souhaite, de la fin de l'exécution d'une peine privative de liberté, dans les cas et conditions prévus par le même code.

La protection de la victime, y compris à la fin de l'exécution de la peine prononcée par des magistrats indépendants, est déjà un principe cardinal du droit, notamment grâce à la possibilité d'interdire au condamné d'entrer en relation avec elle ou de paraître en certains lieux. Au stade de l'instruction, en cas de remise en liberté d'une personne mise en examen susceptible de faire courir un risque à la victime, la juridiction décide d'un contrôle judiciaire soumettant le suspect à l'interdiction de recevoir et de rencontrer la victime ou d'entrer en relation de quelque façon que ce soit avec elle. La victime est évidemment avisée de ces mesures et *a fortiori* informée d'une éventuelle libération de la personne en détention provisoire.

Après la condamnation, dans la phase que les juristes qualifient de post-sentencielle, depuis 2010, une libération doit obligatoirement être assortie de l'interdiction d'entrer en relation avec les victimes pour toute personne coupable d'une infraction de nature sexuelle ou nécessitant la protection de mineurs victimes. Le juge d'application des peines ne peut écarter cette obligation que par une décision spécialement motivée et la victime est informée des interdictions prononcées. Le droit à l'information est donc totalement constitutionnel.

Pour ma part, comme Mme la rapporteure l'a rappelé, sans attendre que la loi soit modifiée ou que de nouveaux drames touchent des familles, j'ai, ainsi qu'un garde des sceaux peut le faire, envoyé de nombreuses circulaires et instructions aux procureurs de la République. Ainsi, dans celle du 6 mars dernier, j'insiste sur la nécessité absolue d'informer toutes les victimes des principaux actes de procédure, non seulement par respect du code de procédure pénale mais surtout par égards envers celles et ceux qui sont meurtris par une justice trop lente et trop souvent méprisante pour les victimes.

Depuis ma prise de fonctions, j'essaie de faire du ministère de la justice celui des victimes. C'est pourquoi sera installée dans les prochaines semaines une direction tout à fait originale, celle des usagers et des victimes de la justice. Il faut savoir que le ministère ne compte aucune direction tournée vers les victimes, chargée de leur information et de leur accompagnement du moment de leur première rencontre avec un magistrat à celui où, malheureusement, leurs agresseurs condamnés sont libérés.

Sur le terrain, que vous fréquentez en tant que députés, de très nombreux bureaux d'aide aux victimes sont installés auprès des juridictions. Je remercie les associations et les bénévoles qui y travaillent, notamment pour le soutien psychologique qu'ils apportent. L'œuvre de justice et le procès ne peuvent être tournés que vers l'auteur des faits. Il faut réorganiser la justice pour mettre la victime au centre.

La proposition de loi ambitionne d'aller plus loin que le droit existant. Les travaux de la commission des lois, que je salue, ont permis d'ajuster le dispositif envisagé pour aboutir à une proposition équilibrée efficace, simple et constitutionnelle. C'est là tout son apport, le texte vise à rendre systé-

matique l'information des victimes de toutes les infractions de nature sexuelle, celles qui nécessitent la protection de mineurs ou commises par un conjoint ou un ex-conjoint.

La proposition de loi rend obligatoire l'information de la victime de la libération à l'échéance de la peine, sans décision positive du juge de l'application des peines et sans nécessité pour la victime d'en avoir fait la demande au préalable. Elle impose clairement l'information de la victime ou de la partie civile lors de la libération de la personne mise en examen au stade de l'instruction, sans que cette information soit conditionnée à l'existence d'un risque pour la victime.

En outre, pour garantir la prise en charge effective des victimes et leur suivi, l'article 3 prévoit la création d'un guichet unique. Soyez assurée, madame la rapporteure, que le ministère de la justice appliquera cette disposition dès la publication de la loi au *Journal officiel*.

Les travaux de la commission des lois ont permis de concevoir un mécanisme local, au plus près des victimes, pour s'assurer de la notification des remises en liberté dans le cadre de dispositifs d'alerte efficaces, et de la bonne circulation des informations, y compris vers les instances à l'origine des signalements. La forme expérimentale de ce guichet unique durant trois années nous permettra de nous assurer rapidement de l'effectivité de la mesure.

Le débat sera l'occasion pour les parlementaires et le gouvernement de discuter de l'extension de certains dispositifs pour mieux protéger encore les victimes. Je regarderai, avec ma collègue Aurore Bergé, très investie également sur ce sujet, chacun des amendements avec bienveillance et vous apporterai des éléments circonstanciés sur les conditions et modalités de mise en œuvre. J'espère que le Sénat sera saisi au plus vite de la proposition de loi pour qu'elle devienne dans les plus brefs délais la loi de la République.

D'après son étymologie, l'information signifie l'action de former, de façonner. Porter à la connaissance des victimes, atteintes dans leur intégrité, la situation pénale de la personne mise en examen ou du condamné est le minimum dû à celles qui ont trouvé la force de dénoncer, de porter à la connaissance de la justice le fait que la loi des hommes avait été violée, pour trouver d'abord la protection puis la réparation, afin qu'elles puissent essayer, je dis bien essayer, de se reconstruire. Elles comptent sur nous tous pour se façonner une vie nouvelle, à reconstruire et à bâtir. La proposition de loi apporte aux victimes, je l'espère, un peu de réconfort, car ainsi elles ne subiront pas la violence institutionnelle d'un service public mal organisé après avoir été atteintes par une violence profonde.

C'est pourquoi, je suis, avec Mme Bergé, en faveur de la proposition de loi. Le texte est soutenu profondément par le gouvernement de la République, qui a décidé d'engager la procédure accélérée; j'espère que vous le voterez à l'unanimité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes EPR et DR.*)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

5

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion de la proposition de loi visant à garantir l'information et la protection effective des victimes de violences sexistes et sexuelles lors de la libération de leur agresseur ;

Suite de la discussion de la proposition de loi visant à mettre en place un programme de soutien à l'innovation thérapeutique contre les cancers, les maladies rares et les maladies orphelines de l'enfant ;

Discussion de la proposition de loi pour une montagne vivante et souveraine ;

Discussion de la proposition de loi instituant un mécanisme de confiscation des avoirs souverains étrangers gelés en réponse aux violations du droit international ;

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi visant à améliorer la protection et l'accompagnement des parents d'enfants atteints d'un cancer, d'une maladie grave ou d'un handicap ;

Discussion de la proposition de loi visant à protéger l'école de la République et le personnel qui y travaille ;

Discussion de la proposition de loi visant à réduire les risques sanitaires liés aux contaminations au cadmium dans l'alimentation.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra