



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Développer la propulsion vélique dans le transport maritime

Question écrite n° 10657

Texte de la question

M. Marc de Fleurian attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique sur la nécessité d'un cadre législatif adapté au développement de la propulsion vélique dans le transport maritime. Le 28 mars 2024, un pacte vélique a été signé par M. Roland Lescure, alors ministre délégué chargé de l'industrie et de l'énergie, et M. Hervé Berville, alors secrétaire d'État chargé de la mer, afin de mettre à l'honneur les acteurs de cette filière. Cet engagement politique, bien qu'important, n'a toutefois pas encore débouché sur une traduction législative ou réglementaire permettant de sécuriser et de structurer durablement cette technologie. Or les voiliers-cargos sont déjà en activité et apportent une contribution concrète à la décarbonation du transport maritime. La filière évalue son potentiel à 1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires, avec déjà plusieurs sites industriels implantés et des milliers d'emplois créés ou à venir. Il souhaiterait donc savoir si le Gouvernement entend aller au-delà de ce pacte et proposer, dans le cadre de la politique de réindustrialisation et de transition énergétique, une loi spécifique dite « loi vélique » afin de structurer, protéger et favoriser le développement de cette filière stratégique.

Texte de la réponse

Le secteur vélique français est particulièrement dynamique, et représente un véritable exemple de réindustrialisation verte. La France est en effet leader mondial de ce sous-secteur maritime, car elle compte de 14 équipementiers dont 3 usines, qui conçoivent et produisent des technologies véliques variées (près d'une dizaine d'équipementiers sont installés en France, les plus connus étant OceanWings, CWS, Wisamo et Beyond the Sea), 10 néo-armateurs véliques (Zephyr et Borée, TOWT, Neoline, ...) et 5 armateurs conventionnels ayant commencé des tests véliques, des bureaux d'étude spécialisés, et des solutions de routage et d'aide à l'opération (D-ICE Engineering, Zelin, Syroco, ...). La France a massivement soutenu l'émergence de cette filière, avec plus de 107M€ de financements publics investis pour la R&D de la filière. Toutefois, réussir l'industrialisation et la pérennisation de la filière nécessite de se concentrer sur 4 piliers : La continuité dans la structuration du secteur (notamment l'intégration du vélique dans les réglementations, les normes, la formation, et la communication ; La R&D sur la maîtrise de la mesure des performance ; La montée en maturité industrielle du secteur vélique ; La mise en production des gréements à coût compétitif permettant d'accélérer les retours d'expérience des armateurs. Le cadre réglementaire international se renforce, tant au niveau UE que OMI, pour soutenir la décarbonation du transport maritime. L'OMI a pris des mesures de réduction des GES via la mise en place de l'Indice de l'efficacité énergétique des navires en construction (EEDI), l'Indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'Indicateur d'intensité carbone (CII) pour améliorer l'efficacité énergétique des navires. En 2021, des lignes directrices intègrent les bénéfices de la propulsion vélique dans les calculs de l'EEDI. La propulsion vélique était jusqu'à récemment considérée uniquement comme une mesure d'efficacité énergétique, désormais l'énergie du vent est intégrée dans les guidelines de l'analyse de cycle de vie des carburants alternatifs. Au niveau européen, la réglementation FuelEU Maritime couvre les émissions de CO2, mais aussi de méthane et de protoxyde d'azote sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés à bord, sur une base "du puits au sillage". Dans ce cadre, la propulsion vélique bénéficie d'un facteur de récompense, alors qu'aucune disposition favorable n'était initialement envisagée. Ce facteur est toutefois jugé insuffisant pour rendre compte de manière adéquate de l'efficacité énergétique réelle des navires utilisant la

propulsion vélique. L'intégration des navires de plus de 5000UMS dans l'EU-ETS récompense également le vélique, car la taxe est payée uniquement pour les émissions réelles du navire, liées à la consommation de carburant. Or, pour renforcer la prise en compte de la propulsion vélique dans la réglementation UE ou OMI en matière de décarbonation des navires, il faut être capable de mieux mesurer les performances de la propulsion éolienne, qui est un processus multidimensionnel complexe et contextuel (type de technologie, caractéristiques du navire, considérations opérationnelles, conditions environnementales). Des normes de validation à l'échelle de l'industrie doivent également être créées et diffusées. La filière y travaille, mais ces deux paramètres expliquent notamment le retard pris en matière de valorisation de la technologie dans la réglementation. Dans ce cadre, le gouvernement travaille prioritairement à mieux intégrer les performances des systèmes véliques dans la réglementation internationale. Par ailleurs, la France a fait parvenir une Note des Autorités françaises (NAF) à la Commission Européenne pour préparer la future Stratégie Maritime Industrielle de l'UE, qui devrait être publiée en février 2026. Cette NAF se concentre spécifiquement sur le vélique, et la nécessité de mieux le prendre en compte dans la stratégie industrielle européenne et la réglementation.

Données clés

Auteur : [M. Marc de Fleurian](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (7^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10657

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Économie, finances, souveraineté industrielle, énergétique et numérique](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 octobre 2025](#), page 8645

Réponse publiée au JO le : [20 janvier 2026](#), page 409