

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Adopté

**AMENDEMENT**

N ° II-573

présenté par

M. Christophe, Mme Anthoine, Mme Auconie, M. Becht, Mme Brenier, M. Brochand,  
M. Rémi Delatte, Mme Firmin Le Bodo, M. Lagarde, M. Ledoux, M. Lurton, M. Morel-À-  
L'Huissier et Mme Sanquer

-----

**ARTICLE 53****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 43 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a étendu le bénéfice de l'exonération des charges patronales (maladie et retraite) et des charges patronales allocations familiales et assurance chômage à l'ensemble des navires de transport et de services maritimes battant pavillon français soumis à la concurrence internationale.

Un an après son entrée en vigueur, cette mesure, clef pour la compétitivité de la filière et des emplois maritimes français, se trouve remise en cause par l'article 53 du présent projet de loi, qui réforme le régime actuellement en vigueur, en limitant son bénéfice aux seules compagnies exploitant des navires à passagers.

L'objet de cet amendement est donc de maintenir le régime des exonérations de charges sociales tel qu'étendu en 2016.

Dans un contexte économique particulièrement tendu pour la filière du transport maritime, ce dispositif est indispensable au maintien de la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes françaises face à leurs concurrents étrangers, y compris au sein de l'Union européenne. Il est également essentiel au maintien et au développement de l'emploi maritime français, aujourd'hui menacé par les difficultés rencontrées par les secteurs de l'offshore, la pose de câbles sous-marins, le transport de produits énergétiques.

Le rapport parlementaire du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes soulignait dès 2013 le défaut de compétitivité du pavillon français, 40 % plus cher que le pavillon danois et 20 % plus cher que le pavillon britannique. C'est ce constat qui a rendu évidente la nécessité d'étendre le dispositif d'exonération de charges au profit de l'ensemble des armateurs français, par la loi du 20 juin 2016, proposée à l'initiative du député Leroy, et conformément aux lignes directrices européennes sur les aides d'État au transport maritime.

Depuis la notification du dispositif en août 2016 et au cours des échanges intervenus depuis avec les Autorités françaises, la Commission européenne n'a en effet jamais remis en question le principe du dispositif d'exonération mais a soulevé plusieurs questions, concernant notamment le lien entre l'exonération et le pavillon français. La volonté affichée de la Commission est en effet d'étendre le bénéfice des exonérations au pavillon communautaire, soit à tous les marins français inscrits à l'ENIM, quel que soit le pavillon (d'un État membre) du navire sur lequel ils sont embarqués.

Il convient de souligner que la mise en œuvre, dès 2005, d'une politique d'exonérations de charges patronales, améliorée en 2006, puis en 2016 par la loi pour l'économie bleue, a été très concrètement créatrice d'emploi. A l'inverse, il ne fait pas de doute que la diminution du soutien à l'embauche de marins français pour les entreprises maritimes nationales se traduirait par la disparition à brève échéance de nombreux emplois de marins français (jusqu'à plusieurs centaines dans certains armements) et contribuerait indirectement à fragiliser l'attractivité des écoles françaises de marine marchande.