

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 1467 (Rect)

présenté par
M. Berville

ARTICLE 7

I. – Après l’alinéa 11, insérer l’alinéa suivant :

« 5° À la soixante-dix-septième ligne de la seconde colonne du tableau au deuxième alinéa de l’article L. 5785-1 du code des transports, les mots : « n° 2022-1616 du 23 décembre 2022 de financement de la sécurité sociale pour 2023 » sont remplacés par les mots : « n° du de financement de la sécurité sociale pour 2025 » . »

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« V. – Le présent article s’applique aux cotisations et contributions dues au titre des périodes d’emploi courant à compter du 1^{er} janvier 2025.

EXPOSÉ SOMMAIRE

En 2016, l’article 43 de la loi pour l’Économie bleue a étendu l’ensemble des exonérations au titre des contributions patronales dont bénéficiaient les entreprises d’armement de transport de passagers disposant de navires battant pavillon français et soumises à une concurrence internationale, à toutes les entreprises d’armement maritime disposant de navires de transport ou de services maritimes battant également pavillon français et soumises à concurrence internationale. Cette exonération existe dans un souci de préservation de la compétitivité des armateurs et d’attractivité du pavillon français et est soumise à la condition pour ces dernières de suivre les orientations de l’Union européenne sur les aides d’État au transport maritime.

L’intérêt de ces exonérations pour préserver voir même accroître la compétitivité de la flotte de commerce française ne fait pas de doute. A ce titre, le maintien de cette exonération de

contributions et cotisations patronales pour les navires de services dédiés aux énergies marines renouvelables et opérant, notamment sur les champs éoliens en mer dits ‘navires EMR’ et les navires de services spécialisés dans les câbles sous-marins, dits ‘navires câbliers’ est indispensable car ils exercent sur des secteurs très concurrentiels.

Sur ces deux secteurs, l’activité intrinsèquement internationale exige l’alignement de la réglementation française sur la réglementation étrangère afin de maintenir la compétitivité des flottes françaises face à une concurrence européenne bénéficiant généralement de dispositions fiscales plus avantageuses.

La suppression des exonérations entraînerait une perte de marchés et de contrats. A terme, cela pourrait mener au déclin des flottes françaises.

Concernant les navires EMR, leurs activités en plein essor répond aux ambitions européennes en matière de transition écologique. L’Europe étant leader de ce marché, une perte de compétitivité des navires français entraînerait le recours à des navires de services sous pavillons tiers.

Concernant les navires câbliers, leur activité concerne la pose, le relevage et l’entretien des câbles sous-marin pour l’acheminement de télécommunications ou le transport de l’énergie électrique. Ils sont peu nombreux mais doivent répondre à une très forte demande, exacerbée par les développements conjugués des réseaux électriques et de télécommunication. Compte tenu du nombre de marins embarqués sur une unité câblière, la suppression des exonérations de charges patronales aurait un impact considérable sur la position de la flotte câblière française par rapport à ses concurrents, généralement enregistrés sous pavillons de libre-immatriculation, plus avantageux. La suppression de cette exonération entraînerait des conséquences extrêmement préjudiciables pour cette flotte (de 500 à 700 euros par jour et par navire) qui, pour s’adapter et rester compétitive, devrait embarquer des navigants d’autres nationalités et changer très probablement de pavillon.

Ces deux secteurs étant d’intérêt, il est primordial d’en garantir la compétitivité en maintenant cette exonération de contributions et cotisations patronales pour les navires de services dédiés aux énergies marines renouvelables et les navires de services spécialisés dans les câbles sous-marins.