

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 janvier 2025

PLFSS POUR 2025 - (N° 622)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 49

présenté par

M. Le Gac, Mme Panonacle, M. Pahun, M. Falorni, M. Fait, M. Cosson, M. Chenevard,  
Mme Liliana Tanguy, Mme Le Feur et M. Frébault

-----

**ARTICLE 7**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Supprimer les alinéas 5 à 13.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 43 de la loi du 20 juin 2016 pour l'Economie 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 (sous condition pour ces dernières de suivre les orientations de l'Union européenne sur les aides d'Etat au transport maritime) battant également pavillon français et soumises à concurrence internationale, dans un souci de préservation de la compétitivité des armateurs et d'attractivité du pavillon français.

Le rapport d'information relatif à l'application de la loi pour l'économie bleue, présenté en 2017, fait état de l'impact positif de cet élargissement du champ d'exonération des charges patronales, visant à « rétablir les conditions de la concurrence avec les marins italiens et danois ». Avant cela, le rapport déposé par le député Arnaud Leroy à l'occasion du projet de la loi pour l'Economie bleue insistait déjà sur la nécessité de renforcer le dispositif français en matière d'exonération de charges patronales afin de permettre aux armateurs français d'être compétitifs face à leurs concurrents européens, bénéficiant de dispositifs de « netwage » plus avantageux.

Il convient donc de maintenir l'exonération de toutes les contributions et cotisations patronales pour les entreprises d'armement maritime pour leurs équipages employés à bord des navires de

---

commerce de transport et services maritimes battant pavillon français et soumises à titre principal à une concurrence internationale.

La concurrence européenne, sinon internationale est toujours aussi présente, et les exonérations de charges patronales telles que prévues actuellement par le code des transports sont un levier essentiel à la préservation de la compétitivité du pavillon français et à l'employabilité de tous les marins, y compris les plus qualifiés, évoluant dans un contexte de concurrence accrue.

L'impact qu'aurait cette suppression est plus que conséquent sur le recours au personnel français sur les navires immatriculés au registre international français (RIF). En effet, à compétences égales, les armements français seront contraints de solliciter des marins étrangers « moins coûteux » pour assurer la pérennité de leur activité.

En outre, les armements au commerce doivent faire face aux enjeux environnementaux mondiaux. Depuis le 1er janvier 2024, le transport maritime est inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne, dont l'objectif est de plafonner les émissions du transport maritime, et qui se traduit par une tarification de ces émissions pour les navires. Il en est de même pour le règlement européen FuelEU Maritime, entré en vigueur le 1er janvier 2025, et qui impose aux compagnies maritimes d'adapter leurs flottes aux technologies compatibles avec les carburants bas carbone ou alternatifs, d'équiper leurs navires pour utiliser l'électricité à quai, et enfin d'investir dans des systèmes de propulsion ou des carburants de nouvelle génération.

Ces mesures constituent un défi majeur pour les armateurs, mais dont les coûts sont importants et non sans conséquences. Aussi, ces coûts combinés à la suppression de l'exonération des cotisations patronales contraindraient inévitablement certains d'entre eux à réduire leurs effectifs de marins français de façon importante.

L'altération de l'employabilité des marins aurait nécessairement des répercussions sur les élèves en formation, en particulier issus de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), dont l'objectif assigné par l'Etat est le doublement de ses effectifs d'ici à 2027. C'est donc toute la filière de l'enseignement maritime qui pourrait en être déstabilisée.

Enfin, cette demande d'exonération s'inscrit dans un cadre spécifique : en 2021, dans le cadre du Fontenoy du maritime, les armateurs français avaient demandé à ce qu'il y ait un accroissement franc des marins français, le marché de l'emploi étant particulièrement tendu. En effet, la flotte française alors en plein essor ne parvenait pas être comblée, en particulier, par des promotions d'officiers plus importantes. Depuis lors, une collaboration étroite a été mise en place avec l'ENSM, avec un objectif souhaité par les armements et soutenu par l'Etat de doubler les effectifs d'officiers formés d'ici 2027. Les fruits de cette collaboration sont probants : le taux d'emploi des diplômés de l'ENSM avoisine les 100 %.

Par ailleurs, un accord sur la promotion sociale a été conclu en 2023 avec l'Etat et les partenaires sociaux afin de favoriser les parcours de carrière des marins. nos armateurs français œuvrent donc pour l'attractivité des métiers et des parcours professionnels. L'enjeu de recrutement dans la marine marchande est essentiel.

Les entreprises d'armement maritime s'engagent, par conséquent, à maintenir l'emploi de marins français, dont la présence est essentielle sur les navires de services, en particulier sur ceux dédiés aux énergies marines renouvelables et opérant, notamment sur les champs éoliens et les navires spécialisés dans les câbles sous-marins, dont les activités hautement stratégiques se développent à grande vitesse. La suppression des exonérations pour ces deux activités entraînerait une perte de marchés de de contrats, et par conséquent, le probable déclin des flottes françaises, pourtant mises en avant pour leur caractère stratégique pour le pays.

Elles s'engagement également à continuer à favoriser l'emploi de marins français comme elles le font actuellement, à embarquer les élèves en formation, et à promouvoir et valoriser leurs personnels autant que possible.

Le coût de la mesure est estimé à 7,59 millions d'euros, et permettrait de préserver et de favoriser la compétitivité des armements qui en bénéficieraient ainsi que l'emploi de marins français.