

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR 2026 - (N° 1907)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° AS53

présenté par

M. Le Gac, M. Berville, M. Pahun, M. Falorni, Mme Firmin Le Bodo, Mme Le Meur,
Mme Le Feur, M. Buchou, M. Bothorel, Mme Vidal et M. Frébault

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 5553-11 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa, les mots : « autres que de transport » sont remplacés par les mots : « , à bord de navires de service autres que de transport, à bord de navires à propulsion vélique principale ou auxiliaire, à bord de navires desservant de manière régulière les départements et régions d'outre-mer ainsi que les collectivités d'outre-mer ».

2° Après le même alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises d'armement maritime mentionnées au premier alinéa, dont les navires n'entrent pas dans le champ du présent deuxième alinéa, peuvent néanmoins bénéficier de l'exonération des cotisations d'allocations familiales prévues à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et des contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi dues par les employeurs prévues à l'article L. 5422-9 du code du travail, pour les officiers subalternes qu'elles emploient en contrat de travail à durée indéterminée. »

3° À la première phrase du quatrième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration de l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 a réduit de manière significative le périmètre de l'exonération de cotisations patronales applicables aux entreprises maritimes. Ce recentrage a exclu plusieurs catégories d'activités et de personnels pourtant essentiels à l'équilibre économique, social et stratégique de la marine marchande française : les navires de service, les navires à propulsion vélique, les navires desservant l'Outre-mer. Cette évolution fragilise la compétitivité du pavillon français et pénalise directement l'emploi de marins nationaux, pourtant indispensable à la souveraineté maritime.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que les compagnies françaises évoluent dans un environnement de concurrence internationale exacerbée. Depuis la fin des années 1990, l'Union européenne a consacré la libre prestation de services maritimes, notamment en matière de cabotage et de transport entre États membres. Cette ouverture a renforcé la pression sur le coût du travail maritime. Les officiers français sont aujourd'hui significativement plus coûteux que leurs homologues européens : jusqu'à 15 % de plus pour les fonctions supérieures, 50 % de plus pour les fonctions inférieures, et bien davantage comparés à des officiers extra-européens. Dans ce contexte, l'exonération des charges patronales représentait un outil de rééquilibrage indispensable pour maintenir l'emploi maritime national.

Parmi les catégories de navires les plus durement touchées, les navires de service occupent une place stratégique. Ils participent à des missions d'intérêt général telles que le soutien à l'action de l'État en mer, le sauvetage, la surveillance maritime, ou encore le transport de personnel et de matériel stratégique. À la différence d'autres segments du transport maritime, ces navires ne bénéficient pas du régime fiscal de la taxe au tonnage, ce qui accentue leur exposition aux surcoûts liés à la masse salariale, d'autant plus qu'ils emploient majoritairement des marins français. Leur exclusion du champ de l'exonération crée un déséquilibre économique susceptible de compromettre la continuité de services pourtant essentiels à l'État.

Cette logique de fragilisation concerne également la filière de la propulsion vélique, qui incarne une innovation française majeure en matière de transition écologique. Ce secteur émergent développe des solutions de transport maritime décarboné à fort potentiel, mais dont la viabilité économique demeure encore précaire. Le maintien de l'exonération aurait constitué un soutien clair à l'innovation et à la transition écologique, sans représenter une charge significative pour les finances publiques.

De la même façon, le rétablissement de l'exonération de charges patronales pour les navires desservant l'Outre-mer constitue un enjeu essentiel de continuité territoriale et de cohésion nationale. Ces liaisons maritimes assurent le maintien du lien économique, social et humain entre les territoires ultramarins et la métropole, et participent directement à l'intégration économique des outre-mer dans l'espace national.

Par ailleurs, l'exclusion des jeunes officiers embauchés en contrat à durée indéterminée affaiblit directement les objectifs assignés par l'État à la filière de formation maritime. En phase avec le doublement des effectifs de l'ENSM à horizon 2027, tel qu'annoncé par le Président de la République en 2021, la compétitivité de la flotte française repose sur une politique volontariste en matière d'emploi et de formation des marins. Ces jeunes officiers constituent un maillon essentiel du renouvellement des compétences et de la souveraineté maritime. Pourtant, ils sont aujourd'hui

désavantagés par rapport à leurs homologues européens, en raison d'un différentiel de charges sociales qui alourdit leur coût d'emploi. Les armateurs français, qui investissent fortement dans leur formation, peinent à ancrer durablement ces jeunes dans l'emploi. Le taux d'emploi à la sortie de l'ENSM, proche de 100 %, pourrait être fragilisé par cette rupture de compétitivité, au détriment de l'attractivité des métiers et de la continuité des parcours professionnels.

Le coût de réintégration dans le dispositif d'exonération pour les navires de service, les navires à propulsion vélique, ceux desservant l'Outre-mer et les jeunes officiers embauchés en contrat à durée indéterminée est estimé à un peu plus de 6 millions d'euros par an. Ce montant reste très maîtrisé au regard des enjeux qu'il permet de couvrir.

Le présent amendement vise donc à rétablir l'exonération de cotisations patronales pour les navires de service, les navires à propulsion vélique, ceux assurant des liaisons régulières avec l'Outre-mer, ainsi que pour les jeunes officiers embauchés en contrat à durée indéterminée. Ce rétablissement ciblé constitue une mesure stratégique, cohérente et pragmatique, au service de la souveraineté, de l'attractivité et de la compétitivité de la filière maritime française. Ce scénario représenterait un coût d'un peu plus de 6 millions d'euros pour les finances publiques.