

ASSEMBLÉE NATIONALE17 octobre 2025

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

Rejeté

AMENDEMENT

N° AS54

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, M. Huyghe 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 premier alinéa, après le mot : « code », sont insérés les mots : « , de la cotisation d'allocations familiales prévue à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution patronale à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée au 1° de l'article L. 5422-9 du code du travail » ;

2° Le deuxième alinéa est supprimé ;

3° Au troisième alinéa, la première occurrence du mot : « deuxième » est remplacée par le mot : « premier » ;

4° À la première phrase du quatrième alinéa, les mots : « aux deux premiers alinéas » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa » ;

5° Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « aux deux premiers alinéas » sont remplacés par les mots : « au premier alinéa » ;

b) À la seconde phrase, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « troisième » ;

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 significativement restreint le périmètre de l'exonération de cotisations patronales applicable aux entreprises d'armement maritime. Ce recentrage a exclu plusieurs activités pourtant structurantes pour l'économie maritime française, alors même qu'elles concourent pleinement à la souveraineté nationale, à l'emploi des marins français, et à la transition écologique du secteur.

Dans un contexte de concurrence internationale accrue, l'exonération de charges patronales prévue par le code des transports constitue un levier essentiel de compétitivité pour les armateurs français. Depuis l'ouverture du marché européen à la libre prestation de services maritimes, les écarts de coût du travail se sont creusés. Les marins français sont aujourd'hui sensiblement plus coûteux que leurs homologues européens, jusqu'à 15 % de plus pour les postes d'encadrement et 50 % de plus pour les fonctions subalternes, et bien davantage encore comparés aux marins extra-européens. À compétences égales, cette situation conduit inévitablement à un arbitrage en défaveur du recrutement national si les mécanismes correcteurs, comme l'exonération de charges patronales, sont supprimés.

En effet, sans soutien adapté, les armements sont contraints de faire appel à une main-d'œuvre étrangère moins coûteuse pour préserver leur compétitivité. Cette trajectoire va à rebours des engagements pris en matière de souveraineté maritime, de structuration des compétences nationales et de renforcement de l'attractivité des métiers de la mer.

Cette pression sociale se manifeste alors que les compagnies françaises doivent également faire face à des obligations environnementales croissantes. Depuis le 1^{er} janvier 2024, le transport maritime est intégré au système européen d'échange de quotas d'émissions (ETS), qui introduit un coût significatif sur les émissions de gaz à effet de serre. À cela s'ajoute l'entrée en vigueur du règlement européen FuelEU Maritime, le 1^{er} janvier 2025, qui impose de lourds investissements dans des technologies bas carbone, des carburants alternatifs, ou des équipements d'alimentation à quai. Ces efforts, nécessaires à la décarbonation du transport maritime, représentent un défi financier majeur pour les armateurs. Dès lors, la suppression de l'exonération de contributions patronales accroît la contrainte économique de manière cumulative, au risque de freiner la transition écologique du secteur tout en affaiblissant l'emploi maritime national.

Les conséquences de cette rupture de compétitivité touchent également la filière de formation, en particulier les élèves issus de l'École nationale supérieure maritime. Alors qu'un objectif de doublement des effectifs formés d'ici 2027 a été fixé dans le cadre du Fontenoy du maritime, la diminution des perspectives d'embauche en France remet en cause l'attractivité des parcours professionnels, pourtant soutenue par l'État et les armements. La très forte employabilité actuelle des jeunes diplômés, proche de 100 %, s'en trouve altérée, avec un effet de déstabilisation sur l'ensemble de la filière.

Dans un tel contexte, la réintégration de l'ensemble des entreprises éligibles au premier alinéa de l'article L. 5553-11 du code des transports dans le champ de l'exonération des cotisations d'allocations familiales et des contributions à l'assurance chômage apparaît non seulement justifiée, mais indispensable.

Cet amendement vise à rétablir l'exonération de charges patronales pour l'ensemble des entreprises maritimes, pour un coût estimé entre 7,5 et 15 millions d'euros pour les finances publiques.