

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 avril 2026

**ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME À PROPULSION  
VÉLIQUE - (N° 2615)**

Commission	
Gouvernement	

N° 49

**AMENDEMENT**présenté par  
M. Le Gac

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

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

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

1° À la fin du deuxième alinéa, les mots : « câbliers ou de navires de service consacrés aux énergies marines renouvelables autres que de transport et à bord de navires de transport de passagers, au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, conclue à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974 » sont remplacés par les mots : « de service autres que de transport, à bord de navires à propulsion vélique (principale ou auxiliaire) et à bord de navires de transport de passagers, au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, conclue à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974 »

2° Après le même deuxième 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 » ;

4° À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;

5° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les modalités d’application du présent article sont fixées par décret. »

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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, ainsi que les jeunes officiers embauchés en contrat à durée indéterminée. 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, renforçant la pression sur le coût du travail. Les officiers français demeurent sensiblement plus coûteux que leurs homologues européens, ce qui rend les dispositifs d’exonération indispensables au maintien de l’emploi maritime national.

La filière de la propulsion vélique, en particulier, constitue un levier stratégique majeur de la transition écologique du transport maritime. Elle porte des solutions innovantes de décarbonation, à fort potentiel industriel et environnemental, dans lesquelles la France occupe une position de premier plan. Toutefois, ce secteur émergent reste économiquement fragile. L’exclusion des navires à propulsion vélique du dispositif d’exonération envoie un signal contradictoire et freine le développement de cette filière d’avenir, alors même qu’elle répond pleinement aux objectifs de transition énergétique.

Parmi les catégories également touchées, les navires de service occupent une place stratégique. Ils assurent des missions d’intérêt général essentielles, telles que le soutien à l’action de l’État en mer, le sauvetage ou la surveillance maritime. Ne bénéficiant pas du régime de la taxe au tonnage et reposant majoritairement sur des marins français, ils sont particulièrement exposés aux surcoûts salariaux. Leur exclusion crée un déséquilibre économique susceptible de compromettre la continuité de ces services essentiels.

Par ailleurs, l’exclusion des jeunes officiers embauchés en contrat à durée indéterminée fragilise directement la politique de formation maritime. Dans un contexte de doublement des effectifs de l’ENSM à horizon 2027, ces jeunes constituent un maillon clé du renouvellement des compétences.

Pourtant, le différentiel de charges sociales avec leurs homologues européens pèse sur leur employabilité, au risque de fragiliser l'attractivité des métiers et la pérennité des parcours professionnels.

Le coût de réintégration de ces catégories dans le dispositif d'exonération est estimé à un peu plus de 6 millions d'euros par an, un montant limité au regard des enjeux économiques, sociaux et stratégiques concernés.

Le présent amendement vise ainsi à rétablir l'exonération de cotisations patronales pour les navires de service, les navires à propulsion vélique et les jeunes officiers en CDI. Il s'agit d'une mesure ciblée et cohérente, indispensable pour soutenir la transition écologique, renforcer la souveraineté maritime et préserver la compétitivité de la filière française, tout en favorisant le développement du transport maritime à propulsion vélique.