

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° AS611

présenté par

M. Le Gac

-----

**ARTICLE 7**

I. – Substituer aux alinéas 6 à 11 l'alinéa suivant :

« II. – À la soixante-seizième 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. – En conséquence, 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<sup>er</sup> janvier 2025.

« VII. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale résultant du II 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**

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.

Nous plaçons, par conséquent, en faveur du maintien de 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 battant pavillon français affectés à des activités de transport ou de service maritime 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.

En outre, 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.

Enfin, l'altération de l'employabilité des marins aura 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.

Cette demande d'exonération s'inscrit dans un cadre spécifique :

En 2021, dans le cadre du Fontenoy du maritime, Armateurs de France avait 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. Armateurs de France œuvre donc pour l'attractivité des métiers et des parcours professionnels. L'enjeu de recrutement dans la marine marchande est essentiel et Armateurs de France en fait une priorité, et ce d'autant plus, que de nombreux secteurs d'activités sont en plein accroissement, tels que celui des énergies marines renouvelables, qui expriment un besoin important de compétences françaises.

**Les entreprises d'armement maritime s'engagent, par conséquent, à maintenir et à favoriser l'emploi de marins français, à embarquer tous les élèves en formation, et à promouvoir et**

**valoriser leurs personnels. Le maintien du dispositif d'exonérations de charges patronales permettrait de poursuivre et consolider ce soutien à l'emploi des marins français .**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° AS612

présenté par  
M. Le Gac

-----

**ARTICLE 7**

I. – À l’alinéa 9, après le mot :

« passagers »,

insérer les mots :

« , de navires câbliers ou de navires de service dédiés aux énergies marines renouvelables ».

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

« V. – Le présent article s’applique aux cotisations et contributions dues au titre des périodes d’emploi courant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.« VI. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale résultant du II 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**

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’État 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.

Tant le rapport déposé par le député Arnaud Leroy à l’occasion du projet de loi sur l’économie bleue que le rapport d’information relatif à sa mise en application insistent sur l’intérêt de ces exonérations pour préserver, sinon accroître la compétitivité de la flotte de commerce française.

---

Au titre de cet objectif de sauvegarde de la compétitivité du pavillon français, nous plaidons en faveur du maintien de l'exonération de toutes les contributions et cotisations patronales pour deux segments de la flotte de services maritimes exerçant sur des secteurs ultra-concurrentiels, à savoir 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".

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 dite « netwage », plus avantageuses.

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. Les exonérations de charges patronales telles que prévues actuellement par le code des transports sont un levier essentiel à la compétitivité des armements ainsi qu'à l'employabilité des marins.

- Les navires EMR

Activités en plein essor, les EMR répondent aux ambitions européennes en matière de transition écologique, mais sont également des activités prépondérantes pour la France. Cette dernière s'appuie sur elles pour satisfaire aux besoins énergétiques du territoire.

L'Europe est leader de ce marché émergent. Une perte de compétitivité des navires français entraînerait le recours inévitable à des navires de services sous pavillons tiers.

La flotte de services maritimes française dédiée aux EMR se compose de plus de 180 unités et opère pour l'installation, l'entretien et la maintenance des éoliennes. La flotte de services maritimes aux EMR, sous contrôle d'armateurs français, comptait 188 navires en décembre 2023, majoritairement sous pavillon français. La filière représentait 8300 emplois directs et ne peut que croître avec les nombreux projets en cours. La présence de navires et de marins français sur ces activités est un atout majeur pour l'acceptabilité des projets auprès des communautés locales.

- Les navires câbliers

Les navires câbliers sont des navires spécialisés dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles sous-marin pour l'acheminement de télécommunications ou le transport de l'énergie électrique. Au travers de trois entreprises, la France dispose d'une flotte de 13 câbliers, soit un quart environ de la flotte mondiale en service. Bien que peu nombreux, les navires

câbliers doivent répondre à une très forte demande, exacerbée par les développements conjugués des réseaux électriques et de télécommunication.

La dépendance croissante de l'économie mondiale aux flux numériques (environ 97 % des données numériques mondiales transitent par les câbles sous-marins ) a accru l'usage des navires câbliers, de même que le besoin d'une maintenance constante des câbles sous-marins, qui nécessite la disponibilité de navires et de marins. Le marché de l'éolien en mer nécessite également l'emploi de navires câbliers pour les opérations de raccordements électriques et autres travaux de maintenance. Considéré comme un secteur d'intérêt, comme peut en attester le rachat de l'entreprise ASN par l'État , il est primordial d'en garantir la compétitivité.

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.

Cette demande d'exonération s'inscrit dans un cadre spécifique :

En 2021, dans le cadre du Fontenoy du maritime, Armateurs de France avait 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'État 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'État et les partenaires sociaux afin de favoriser les parcours de carrière des marins. Armateurs de France œuvre donc pour l'attractivité des métiers et des parcours professionnels. L'enjeu de recrutement dans la marine marchande est essentiel et Armateurs de France en fait une priorité, et ce d'autant plus, que de nombreux secteurs d'activités sont en plein accroissement, tels que celui des énergies marines renouvelables, qui expriment un besoin important de compétences françaises.

**Les entreprises d'armement maritime s'engagent, par conséquent, à maintenir et à favoriser l'emploi de marins français, à embarquer tous les élèves en formation, et à promouvoir et valoriser leurs personnels. Le maintien du dispositif d'exonérations de charges patronales permettrait de poursuivre et consolider ce soutien à l'emploi des marins français.**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° AS645

présenté par

M. Le Gac

-----

**ARTICLE 7**

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

« II *bis*. – À la soixante-seizième 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 1er janvier 2025.

« VI. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale résultant du II *bis* est compensée à due concurrence par la majoration de l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

**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'État 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.

Tant le rapport déposé par le député Arnaud Leroy à l'occasion du projet de loi sur l'économie bleue que le rapport d'information relatif à sa mise en application insistent sur l'intérêt de ces exonérations pour préserver, sinon accroître la compétitivité de la flotte de commerce française.

---

Au titre de cet objectif de sauvegarde de la compétitivité du pavillon français, nous plaçons en faveur du maintien de l'exonération de toutes les contributions et cotisations patronales pour deux segments de la flotte de services maritimes exerçant sur des secteurs ultra-concurrentiels, à savoir 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".

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 dite « netwage », plus avantageuses.

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. Les exonérations de charges patronales telles que prévues actuellement par le code des transports sont un levier essentiel à la compétitivité des armements ainsi qu'à l'employabilité des marins.

- Les navires EMR

Activités en plein essor, les EMR répondent aux ambitions européennes en matière de transition écologique, mais sont également des activités prépondérantes pour la France. Cette dernière s'appuie sur elles pour satisfaire aux besoins énergétiques du territoire.

L'Europe est leader de ce marché émergent. Une perte de compétitivité des navires français entraînerait le recours inévitable à des navires de services sous pavillons tiers.

La flotte de services maritimes française dédiée aux EMR se compose de plus de 180 unités et opère pour l'installation, l'entretien et la maintenance des éoliennes. La flotte de services maritimes aux EMR, sous contrôle d'armateurs français, comptait 188 navires en décembre 2023, majoritairement sous pavillon français. La filière représentait 8300 emplois directs et ne peut que croître avec les nombreux projets en cours. La présence de navires et de marins français sur ces activités est un atout majeur pour l'acceptabilité des projets auprès des communautés locales.

- Les navires câbliers

Les navires câbliers sont des navires spécialisés dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles sous-marin pour l'acheminement de télécommunications ou le transport de l'énergie électrique. Au travers de trois entreprises, la France dispose d'une flotte de 13 câbliers, soit un quart environ de la flotte mondiale en service. Bien que peu nombreux, les navires

câbliers doivent répondre à une très forte demande, exacerbée par les développements conjugués des réseaux électriques et de télécommunication.

La dépendance croissante de l'économie mondiale aux flux numériques (environ 97 % des données numériques mondiales transitent par les câbles sous-marins) a accru l'usage des navires câbliers, de même que le besoin d'une maintenance constante des câbles sous-marins, qui nécessite la



---

disponibilité de navires et de marins. Le marché de l'éolien en mer nécessite également l'emploi de navires câblés pour les opérations de raccordements électriques et autres travaux de maintenance. Considéré comme un secteur d'intérêt, comme peut en attester le rachat de l'entreprise ASN par l'État, il est primordial d'en garantir la compétitivité.

Compte tenu du nombre de marins embarqués sur une unité câblée, la suppression des exonérations de charges patronales aurait un impact considérable sur la position de la flotte câblée 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.

Cette demande d'exonération s'inscrit dans un cadre spécifique :

« En 2021, dans le cadre du Fontenoy du maritime, Armateurs de France avait 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'État 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'État et les partenaires sociaux afin de favoriser les parcours de carrière des marins. Armateurs de France œuvre donc pour l'attractivité des métiers et des parcours professionnels. L'enjeu de recrutement dans la marine marchande est essentiel et Armateurs de France en fait une priorité, et ce d'autant plus, que de nombreux secteurs d'activités sont en plein accroissement, tels que celui des énergies marines renouvelables, qui expriment un besoin important de compétences françaises.

Les entreprises d'armement maritime s'engagent, par conséquent, à maintenir et à favoriser l'emploi de marins français, à embarquer tous les élèves en formation, et à promouvoir et valoriser leurs personnels. Le maintien du dispositif d'exonérations de charges patronales permettrait de poursuivre et consolider ce soutien à l'emploi des marins français.