

15ème législature

Question N° : 16684	De Mme Sandrine Josso (La République en Marche - Loire-Atlantique)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > Situation du secteur de la marine marchande	Analyse > Situation du secteur de la marine marchande.
Question publiée au JO le : 05/02/2019 Réponse publiée au JO le : 07/01/2020 page : 106 Date de changement d'attribution : 24/09/2019		

Texte de la question

Mme Sandrine Josso attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation actuelle du secteur de la marine marchande française. En effet, bien que la France revendique de posséder le deuxième plus grand territoire maritime mondial, sa flotte de commerce se réduit depuis une dizaine d'années. Le nombre de navires effectuant des trajets réguliers entre des ports français et étant immatriculés sous pavillons étrangers augmente. Ainsi, il semblerait qu'il ne reste, aujourd'hui, que très peu de navires sous pavillon premier registre naviguant en France, autres que les transporteurs de passagers. Le cabotage national est pourtant un enjeu majeur pour l'économie nationale. Mme la députée entend les préoccupations et les inquiétudes des professionnels du secteur, qui se sentent délaissés. Le renouvellement de personnels français qualifiés est aussi problématique dans ce secteur, notamment sur les navires spécialisés (pétroliers, chimiques ou gaziers notamment). Les enjeux du secteur de la marine marchande pour le futur sont considérables (formation, développement du transport de fret, secteur éolien, etc.) ; mais les difficultés sont, aujourd'hui, grandes, et notamment pour les petites compagnies. Elle souhaiterait ainsi connaître les orientations du ministère concernant le secteur de la marine marchande française.

Texte de la réponse

La marine marchande battant pavillon national évolue dans un contexte de concurrence internationale particulièrement exacerbée. Le constat des pouvoirs publics sur son évolution au cours des dernières décennies les a donc conduits à mettre en place un certain nombre de dispositifs de soutien à cette activité. Ces mesures reposent à la fois sur des aides budgétaires, des dispositifs fiscaux et des adaptations législatives et réglementaires. Sur le plan budgétaire, le code des transports prévoyait, dans sa version antérieure à la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, une exonération de cotisations employeurs « maladie et vieillesse » pour les entreprises d'armement maritime employant des marins affiliés au régime spécifique de sécurité sociale des marins (ENIM) embarqués à bord de navires battant pavillon français affectés à des activités de transport soumises à la concurrence internationale. Cette exonération avait ensuite été étendue aux cotisations « famille et chômage » pour les équipages employés par les entreprises d'armement maritime à bord de navires de transports et de passagers battant pavillon français et exploités à titre principal en situation de concurrence internationale. Enfin, la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a étendu le bénéfice de ces dernières exonérations aux entreprises exploitant des navires de transports de fret et de service. Afin de respecter le droit de l'Union européenne, ce dispositif devait être étendu aux navires battant pavillon européen à condition qu'ils soient dirigés depuis un établissement stable sur le territoire français et emploient un pourcentage minimal de marins communautaires. Sur le plan fiscal, le

dispositif de la taxe au tonnage permet aux armateurs d'opter pour une taxation forfaitaire déterminée selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés. En outre, le régime de déductibilité fiscale des amortissements (art. 39 C du code général des impôts) est utilisé depuis plus de 10 ans pour soutenir l'investissement en navires tout comme il existe un mécanisme d'exonérations des plus-values de cession des navires, y compris dans le cas d'une acquisition par crédit-bail. Enfin, le salaire des marins embarqués sur des navires immatriculés au registre international français (RIF) est défiscalisé sous certaines conditions. Pour compléter ce substantiel soutien fiscal et budgétaire, le Gouvernement a également dessiné un cadre juridique en faveur du pavillon français. Il en va ainsi de la réforme de la loi du 31 décembre 1992 sur l'approvisionnement pétrolier. Le mécanisme initial obligeait les sociétés de raffinage à disposer d'une capacité de transport de pétrole brut proportionnelle à leurs importations. Mais la dégradation des activités de raffinage en France et la crise de 2008 avaient affecté la flotte pétrolière sous pavillon français. C'est pourquoi la réforme de la loi sur le régime pétrolier est intervenue en modifiant l'article L 631-1 du code de l'énergie. Cette réforme fait désormais porter l'assiette sur l'ensemble des mises à la consommation de produits pétroliers et des livraisons de carburants aériens sur le territoire métropolitain, ce qui l'a fait passer de 45 millions de tonnes à près de 60 millions de tonnes. Désormais, est garantie une capacité de transport sous pavillon français de 3,23 millions de tonnes de port en lourd (tpl) dont un minimum de 323 000 tpl pour les produits pétroliers, ce qui contribue à maintenir une capacité stratégique d'approvisionnement grâce à une flotte française de pétroliers diversifiée et aux compétences spécifiques de ses équipages. Par ailleurs, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a élargi la portée de l'autorisation d'ouvrir des casinos, au-delà des seuls navires immatriculés au registre international français (RIF) et des paquebots de croisière, cela permet de favoriser l'activité des ferries. La même loi a également modifié l'article L 5612-3 du code des transports en disposant que le respect de l'obligation d'employer un pourcentage minimal de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, peut désormais être apprécié à l'échelle de l'ensemble de la flotte de l'armateur immatriculée au RIF et non à celle du seul navire. Cette règle favorise l'attractivité du pavillon national en le rendant plus souple et conduit à limiter les dépavillonnements dans un secteur fortement concurrentiel. Enfin, cette loi a permis d'attirer des navires de grande plaisance, secteur en forte croissance, au RIF après avoir ramené de 24 mètres à 15 mètres de longueur le seuil d'immatriculation des navires de plaisance professionnels. Par ailleurs, la loi de finances 2019 a mis en place un mécanisme de suramortissement destiné aux propulsions vertes maritimes. Toutefois, ce mécanisme n'a pas encore été validé par la Commission européenne et il n'est donc pas mis en œuvre à ce jour. Des ajustements doivent être faits sur ce point afin de rendre le dispositif pleinement opérationnel. En outre sur le volet social, la loi d'orientation des mobilités intègre une disposition en faveur de la flexibilité de la règle relative aux obligations de connaissances pour le capitaine et son suppléant. Ainsi, en cas d'augmentation de la flotte sous pavillon français d'un armateur et pendant une période de deux ans, les conditions de connaissances en langue française et en matières juridiques pourront être supportées soit par le capitaine, soit par son suppléant soit, à défaut de suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien. Enfin, la signature en 2018 du nouveau contrat d'objectifs et de performance de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime a pour objectif d'ouvrir l'école sur l'enseignement supérieur et la recherche, de devenir une référence au niveau international et de répondre plus largement aux besoins de l'économie maritime en ne se limitant plus à la seule formation des officiers de la marine marchande. L'ensemble de ces mesures budgétaires, fiscales et juridiques confèrent aujourd'hui au pavillon national un cadre favorable à l'activité maritime alors même que cette dernière évolue dans un cadre international de compétition fiscale et sociale acharnée.