



15ème législature

Question N° : 18494	De Mme Nicole Dubré-Chirat (La République en Marche - Maine-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > La situation de la marine marchande française	Analyse > La situation de la marine marchande française.
Question publiée au JO le : 02/04/2019 Réponse publiée au JO le : 11/01/2022 page : 202 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

Mme Nicole Dubré-Chirat attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la situation de la marine marchande française. La France détient le deuxième plus grand territoire maritime mondial, cet atout stratégique ne reflète pourtant pas la grandeur du secteur de la marine marchande. En effet, il ne reste que très peu de navires sous pavillon français, premier registre naviguant en France (hors transporteurs de passagers) : deux caboteurs pétroliers, quatre sabliers, le remorquage et le dragage portuaire. À l'inverse, le nombre de navires immatriculés sous pavillon étranger effectuant des trajets réguliers entre des ports français est lui bien supérieur. Pourtant, le cabotage national représente un secteur primordial pour l'économie nationale et régionale. De façon plus globale, en matière maritime, la France est *leader* dans des secteurs spécifiques et d'avenir : chantiers navals de croisière, pose de câble sous-marins, recherche océanographique, transport de gaz, exploitation minière sous-marine. Pourtant, bon nombre de travailleurs compétents arrivent à la retraite, sans avoir pu transmettre leurs compétences à la génération suivante. Or l'exemple du Grande America a montré l'importance d'un personnel qualifié à bord de navires de transports. Le développement continu du transport de fret maritime, ainsi que l'émergence des énergies marines renouvelables confirmeront l'importance d'avoir un pavillon français conséquent. Ainsi, elle lui demande comment travailler à la mise en place d'une politique maritime à la hauteur des ambitions nationales.

Texte de la réponse

La marine marchande évolue dans un contexte de concurrence internationale particulièrement exacerbée. Au cours des dernières décennies, les pouvoirs publics ont mis en place des aides budgétaires, des dispositifs fiscaux et des adaptations législatives et réglementaires en soutien à cette activité. Avant 2016, l'exonération des cotisations patronales relatives à la maladie et aux retraites était attribuée à tous les navires soumis à concurrence internationale, mais l'exonération des cotisations aux allocations familiales (CAF) et chômage (UNEDIC) concernait uniquement les navires à passagers (ferrys) et non les navires de charge ou de services. La loi du 20 juin 2016 étend l'exonération des cotisations patronales relatives aux allocations familiales et chômage à tous les navires sous pavillon français soumis à concurrence internationale. Sur le plan fiscal, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés, la taxe au tonnage permet aux armateurs d'opter pour une taxation forfaitaire selon le tonnage des navires. 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 dans les 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. La dégradation des activités de raffinage en France et la crise de 2008 avaient affecté la flotte pétrolière sous pavillon français. Dans ce cadre, une réforme de la loi sur le régime pétrolier 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 garantissant une capacité stratégique de transport sous pavillon français. Par ailleurs, la loi pour l'économie bleue a élargi l'autorisation d'ouvrir des casinos aux ferrys dont la clientèle est friande de jeux. Elle a modifié l'obligation d'employer un pourcentage minimal de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne qui doit être appréciée à l'échelle de l'ensemble de la flotte de l'armateur immatriculée au registre international français (RIF) et non à celle du seul navire. Cette règle rend le pavillon national plus souple. Enfin, cette loi a permis d'attirer des navires de grande plaisance, secteur en forte croissance, au RIF en ramenant de 24 mètres à 15 mètres de longueur le seuil d'immatriculation des navires de plaisance professionnels. Sur le volet social, la loi d'orientation des mobilités rend plus flexible l'obligation de connaissance du français et de matières juridiques pour le capitaine et son suppléant. En cas d'augmentation de la flotte sous pavillon français d'un armateur, et pendant une période de deux ans, les conditions de connaissances pourront être supportées soit par le capitaine ou son suppléant soit, à défaut de suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien. La signature en 2018 du nouveau contrat d'objectifs et de performance de l'École de navigation sous-marine (ENSM) a pour objectif d'ouvrir l'école sur l'enseignement supérieur et la recherche, de la faire 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 français un cadre favorable à l'activité maritime dans un cadre international de compétition fiscale et sociale effrénée. Au-delà des mesures de compétitivité structurelles mises en place par le Gouvernement, une réponse a également été apportée aux effets néfastes de la crise sanitaire qui a touché durement certains segments du transport maritime. Le Gouvernement a ainsi décidé de mettre en place le dispositif dit du « Net Wage », pour une durée de un an à compter du 1er janvier 2021, afin d'apporter un soutien exceptionnel aux opérateurs de ferries, particulièrement touchés par les mesures de restrictions de déplacements. Cette aide temporaire est versée de manière trimestrielle, et correspond au montant de la part salariale des charges dont s'acquittent les entreprises d'armement maritime pour les marins communautaires qu'elles emploient. Tous les armements effectuant du transport de passagers régulier à l'international, sous pavillon français et communautaire, peuvent bénéficier de cette mesure. Le dispositif a été initialement centré sur les liaisons internationales de transport de passager. Les lignes sous délégation de service public, ainsi que des lignes de croisière, ne sont pas éligibles. Le versement de l'aide pour le premier trimestre 2021 a eu lieu avant le 30 juillet 2021, conformément aux dispositions du décret du 14 mai 2021, et ce après réception de l'avis de la Commission européenne. Cette aide exceptionnelle complète les exonérations de la part patronale dont elles bénéficient déjà. Elle est élargie et prorogée dans le cadre du Projet de loi de finances 2022. Les travaux du Fontenoy menés de manière partenariale entre les ministères de la mer, des transports, de l'économie, des finances et de la relance et les acteurs maritimes français ont permis de compléter ces dispositifs pour favoriser le financement de la transition énergétique de la flotte des navires et ancrer un nombre croissant de marins français dans notre filière maritime nationale.