ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR 2027 - (N° 3211)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

N° 205

AMENDEMENT

présenté par
M. Le Gac, Mme Firmin Le Bodo, Mme Panonacle, M. Buchou, M. Travert, M. Chenevard, M. Molac, M. Cosson, Mme Gervais, M. Le Fur, M. Brard, Mme Liliana Tanguy, Mme Melchior, M. Fait, Mme Lubet, Mme Josso et M. Frébault

---

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:

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

1° Au deuxième alinéa, après le mot : « emploient », sont insérés les mots : « à bord de navires de service autres que de transport, à bord de navires à propulsion vélique principale ou auxiliaire, » ;

2° Après le 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 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 du cinquième 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 déterminées par décret. »

II. – 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 Ier 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 restreint le champ des exonérations de contributions patronales dont bénéficiaient jusqu'alors les entreprises d'armement maritime soumises à la concurrence internationale.Si l'exonération des cotisations patronales dues au régime spécial de sécurité sociale des marins a été maintenue, les exonérations portant sur les cotisations d'allocations familiales et les contributions patronales d'assurance chômage ont été supprimées pour une partie des activités maritimes. Elles demeurent aujourd'hui applicables aux entreprises employant des marins à bord de navires de transport de passagers, de navires effectuant des prestations de service liées aux activités de câblage sous-marin et de navires effectuant des prestations de service liées aux activités d'énergies marines renouvelables.Le présent amendement propose un rétablissement ciblé de ces exonérations autour de trois priorités : les navires de service, les navires à propulsion vélique principale ou auxiliaire et les officiers subalternes titulaires d'un contrat de travail à durée indéterminée.Ces exonérations constituent un instrument essentiel de compétitivité du pavillon français face à des concurrents européens qui bénéficient, pour nombre d'entre eux, de mécanismes de type net wage. Le coût du travail des marins français demeure structurellement supérieur à celui de leurs concurrents, avec des écarts pouvant atteindre 15 % pour les fonctions supérieures et 50 % pour les fonctions inférieures. La suppression partielle des

exonérations intervenue en 2025 accentue ainsi directement les écarts de compétitivité auxquels sont confrontés les armateurs employant des marins français.Le ciblage en faveur des officiers subalternes recrutés en CDI répond d'abord à un enjeu majeur d'emploi et de renouvellement des compétences maritimes françaises. La suppression des exonérations est susceptible d'affecter en priorité les jeunes officiers, pour lesquels l'écart de coût entre l'emploi d'un marin français et celui d'un marin étranger est particulièrement important. Elle fait ainsi peser le risque que de jeunes officiers nouvellement diplômés ne puissent être recrutés sous pavillon français, faute de conditions économiques suffisamment compétitives pour permettre leur embauche. Cette situation apparaît d'autant plus préoccupante qu'elle intervient alors que l'État a engagé un effort important pour doubler les promotions d'officiers formés par l'ENSM à l'horizon 2027, afin précisément d'accompagner le développement du pavillon français. Former davantage d'officiers sans créer les conditions permettant ensuite leur recrutement et leur embarquement sous pavillon français fragiliserait la cohérence de cette politique.Les navires de service répondent, quant à eux, à un enjeu de souveraineté et de maintien de capacités opérationnelles nationales. Ils interviennent, notamment dans les opérations maritimes et offshore, la sécurité et la sûreté maritimes, les servitudes portuaires, la desserte d'installations industrielles et énergétiques ou encore les capacités d'intervention et d'assistance en mer. La suppression des exonérations leur impose un surcoût moyen estimé à 7 500 euros par mois et par navire, difficilement absorbable dans des activités exposées à une forte concurrence internationale. Préserver leur compétitivité permet également d'éviter que des missions aujourd'hui assurées par des opérateurs et des marins français ne soient progressivement confiées à des opérateurs étrangers.Enfin, le transport maritime à propulsion vélique constitue une filière d'avenir participant directement à la décarbonation du transport maritime. La France dispose d'une position de premier plan dans ce domaine, mais les modèles économiques de ces entreprises demeurent fragiles. La suppression des exonérations représente pour ces opérateurs un surcoût estimé à 600 euros par mois et par navire, soit environ 4 % de leurs charges. L'extension proposée à la propulsion vélique, qu'elle soit principale ou auxiliaire, vise ainsi à consolider une filière française innovante dans une phase déterminante de son développement.Ces enjeux doivent être appréciés au regard du poids de la filière : le transport et les services maritimes représentent près de 28 000 emplois directs et soutiennent plus de 100 000 emplois en France, pour 24,5 milliards d'euros d'activité économique générée sur le territoire.Dans un contexte budgétaire contraint, le présent amendement ne vise donc pas à rétablir indistinctement le dispositif antérieur, mais à concentrer l'effort sur trois priorités présentant des enjeux particuliers de compétitivité, de souveraineté, de renouvellement des compétences et de décarbonation. Le coût de ce rétablissement ciblé est estimé à 6 millions d'euros par an, un effort maîtrisé au regard de l'enjeu que constitue le maintien d'emplois, de compétences et de capacités maritimes stratégiques sous pavillon français.