

Le transport maritime français en très grand danger face aux débats économiques et budgétaires

Table des matières

À propos de l'auteur	3
A propos de l'Institut Sapiens	4
Synthèse	5
Introduction	7
I Le rôle crucial de la taxe au tonnage	10
1.1 Qu'est-ce que la taxe au tonnage ?	11
1.2 Pourquoi avoir adopté la taxe au tonnage ?	13
II Le secteur maritime est essentiel à l'économie française	15
2.1 Le transport et les services maritimes au cœur de la mondialisation	15
2.2 Un rôle essentiel pour les entreprises françaises	16
2.3 Un secteur générateur d'emplois	17
2.4 Un facteur de rayonnement stratégique ouvert à l'international	19
2.5 Des infrastructures stratégiques	20
2.6 Un trafic maritime croissant	20
III L'abrogation de la taxe au tonnage et le retour de la taxation à l'impôt sur les sociétés mettraient en péril la filière maritime française	22
3.1 Perte de compétitivité et arrêt de l'investissement	23
3.2 La disparition de la flotte nationale et la prime aux pavillons étrangers	24
Conclusion	25
Notre analyse	27
A court terme	27
A moyen terme	27

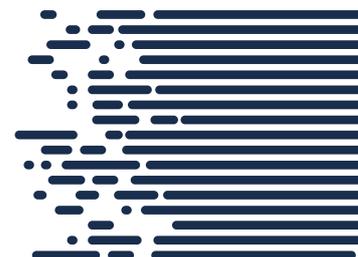
À propos de l'auteur



Olivier babeau

Président fondateur de l'Institut Sapiens

Ancien élève de l'ENS de Cachan, diplômé de l'ESCP, agrégé d'économie et docteur en sciences de gestion, diplômé en troisième cycle de philosophie, Olivier Babeau est professeur à l'université de Bordeaux. Il est notamment l'auteur de nombreux ouvrages dont *l'Horreur politique* (Les Belles Lettres, 2017), *Eloge de l'hypocrisie* (Editions du Cerf, 2018), *Le nouveau désordre numérique: Comment le digital fait exploser les inégalités* (Buchet-Chastel, 2020) et *La Tyrannie du Divertissement* (Buchet-Chastel, 2023). Il intervient très régulièrement dans les médias pour décrypter l'actualité économique et politique.



A propos de l'Institut Sapiens

L'Institut Sapiens est un *think tank* (laboratoire d'idées) indépendant et non partisan réfléchissant aux nouvelles conditions d'une prospérité partagée à l'ère numérique. L'humanisme est sa valeur fondamentale. Son objectif est d'éclairer le débat économique et social français et européen.

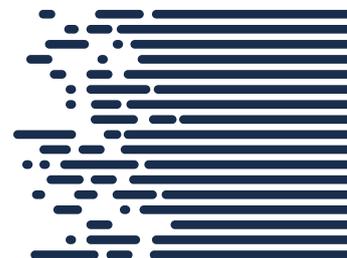
Il fédère un large réseau d'experts issus de tous horizons, universitaires, avocats, chefs d'entreprise, entrepreneurs, hauts fonctionnaires, autour d'adhérents intéressés par les grands débats actuels. Sapiens s'attache à relayer les recherches académiques les plus en pointe.

Les travaux de Sapiens sont structurés autour de **dix observatoires thématiques** : développement durable ; agriculture ; IA et éthique ; science et société ; santé et innovation ; travail, formation et compétences ; politiques, territoire et cohésion sociale ; innovation économique et sociale ; droit social ; immobilier.

Pour en savoir plus, visitez notre site internet : institutsapiens.fr



Cette étude a été réalisée avec le soutien institutionnel des Armateurs de France



Synthèse

- La proposition de certains partis politiques d'abroger la taxe au tonnage pour les armateurs français et de les assujettir au régime général de l'impôt sur les sociétés menace gravement le secteur maritime français.
- Loin d'être une exception française ou une « niche fiscale », la taxe au tonnage est un dispositif mondialisé qui concerne 22 pays européens et couvre 86 % de la flotte dans le monde. En comparant le régime français de la taxe au tonnage à celui de ses voisins européens, il apparaît même que le niveau de taxation français se situe dans la moyenne haute.
- L'abrogation de cette taxe ne rapporterait pas les recettes promises : entre 2010 et 2020, le manque à gagner pour l'État était en moyenne de 46,4 millions d'euros par an, bien inférieur aux montants annoncés, calculés sur la période spécifique de la crise d'après la pandémie de Covid-19.
- S'attaquer à la taxe au tonnage pour réaliser des économies est une erreur qui méconnaît son rôle de soutien à la dimension stratégique du secteur maritime pour notre économie et nos emplois, ainsi que son importance dans la compétitivité du pavillon français.
- Assujettir ce secteur à l'impôt sur les sociétés aurait comme conséquence de faire disparaître la flotte commerciale en France, avec des conséquences catastrophiques la France.
- La flotte française deviendrait non compétitive au regard de la concurrence internationale assujettie au régime de la taxe au tonnage. Cela entraînerait rapidement la disparition de PME ou d'ETI du secteur maritime et une obligatoire migration des armateurs restants vers d'autres pavillons (passer d'un pavillon français à un autre pavillon européen prend quelques heures seulement).
- Or, la France ne peut pas se passer d'une flotte compétitive. Plus de 90 % du volume du commerce mondial est acheminé par voie maritime et cela reste le seul moyen d'assurer la continuité territoriale avec nos territoires ultra-marins. La France dispose du deuxième espace maritime mondial et l'État fait régulièrement appel aux armateurs français pour

répondre à des situations régionales sensibles ou assurer les approvisionnements prioritaires lors de crises (notamment lors de la pandémie de Covid-19).

- La France dispose en outre de navires spécialisés dans des activités stratégiques, telles que l'approvisionnement en énergie ou encore la pose de câbles sous-marins. En 2023, environ 60 % des importations françaises de gaz ont été acheminées par voie maritime sous forme de GNL et 46 % de la flotte mondiale de câblers est gérée depuis la France, garantissant ainsi le déploiement et la maintenance des réseaux, alors que 95% des échanges numériques y transitent.
- Le secteur maritime français dans son ensemble représente plus de 400 000 emplois sur notre territoire, avec des milliers d'emplois directement menacés en cas de disparition de la taxe au tonnage.
- Enfin, la décision d'abroger la taxe au tonnage qui pourrait être prise n'est pas un simple enjeu de court terme. Sa réversibilité est quasiment impossible. On ne change pas de pavillon chaque année.

Nos propositions :

- **Maintenir la taxe au tonnage qui préserve la compétitivité de la flotte française dans le monde, et assure sa pérennité sous le pavillon français.**
- **Dans le cadre d'un effort fiscal national exceptionnel demandé aux plus grandes entreprises, il faudrait imaginer un dispositif qui limite au maximum les effets négatifs décrits dans la présente note.**



Introduction

Le projet de loi de finances pour 2025 s'ouvre sous le signe de la rigueur budgétaire. Avec un déficit record qui devrait s'établir à 5,6 % du PIB et pourrait atteindre 6,2 % en 2025¹, il faudra trouver une trentaine de milliards d'euros d'ici l'an prochain pour respecter une trajectoire budgétaire acceptable pour nos partenaires européens, alerte la direction générale du Trésor². La course aux recettes immédiates a donc commencé pour rééquilibrer les comptes publics, au risque de fragiliser certains secteurs économiques essentiels à la croissance.

Parmi les options envisagées, l'abrogation de la taxe forfaitaire au tonnage pour les navires en propriété et l'instauration de l'impôt sur les sociétés au taux normal sur les résultats des armateurs français.

1 https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2024/09/13/budget-d-ou-vient-la-regle-limitant-le-deficit-public-a-3-du-pib_6316249_4355770.html

2 <https://www.publicsenat.fr/actualites/economie/tout-cela-va-finir-par-ressembler-a-un-tres-grand-mensonge-detat-le-rapporteur-general-du-senat-convoque-une-conference-de-presse-sur-le-deficit>

Le principe est simple : on remplace une taxe annuelle forfaitaire calculée sur le tonnage de chaque navire par le régime général de l'impôt sur les sociétés au taux normal de 25%.

La taxe au tonnage est conçue pour s'adapter à un marché très volatile. Après des années « noires » à la fin des années 2000 et une période morose dans les années 2010, les années 2020 sont marquées par de très fortes variations des prix dans le secteur d'une année à l'autre. Le prix moyen d'un conteneur de 40 pieds, selon le Freightos Baltic Index, était de 11 000 dollars en 2021. Avant la crise du Covid-19, il n'était que de 1 500 dollars en 2020³. En mars 2022, il est redescendu à 2 500 dollars, avant de remonter à 4 500 dollars en 2024⁴.

Ces importantes variations viennent d'un désalignement entre l'offre et la demande. Si la demande peut varier très vite, notamment en cas de crise, l'offre est très peu élastique : il faut du temps et de lourds investissements pour construire de nouveaux navires ! La crise sanitaire était en cela une période exceptionnelle : après un presque arrêt de la demande de transport début 2020, notamment à la suite de la fermeture des usines en Chine au début de la pandémie, la reprise a provoqué des tensions sans pareil sur les chaînes logistiques. La demande, portée par un mouvement de restockage massif des entreprises et par un changement d'habitude des consommateurs – confinés chez eux, ils ont massivement déporté leur budget loisirs pour refaire leurs intérieurs, transportant ainsi canapés et électroménager volumineux – a atteint de nouveaux sommets. Dans le même temps, l'ensemble des chaînes logistiques était impacté par la pandémie, provoquant d'importantes congestions dans les ports et dans les transports terrestres, amplifiant le phénomène.

Mais si la pandémie fut une période faste pour le conteneur, ce n'est pas le cas pour les transports de passagers, en particulier les ferries qui ont dû faire face à la fermeture de leurs lignes⁵.

Pour ses contempteurs, le dispositif de la taxe au tonnage, par essence décorrélé du résultat de l'entreprise – l'impôt est dû que l'entreprise fasse des profits ou des pertes – constitue un effet d'aubaine pour les armateurs, notamment CMA CGM.

A ce stade, le sujet semble donc simple. Mais cette appréciation sommaire est entachée de plusieurs erreurs qui mettent en péril l'existence de la flotte marchande française.

3 <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/forte-baisse-des-prix-du-transport-maritime-qui-se-rapprochent-des-niveaux-d-avant-crise-943509.html>

4 <https://terminal.freightos.com/freightos-baltic-index-global-container-pricing-index/>

5 https://corporate.brittany-ferries.com/iso_album/septembre-2024-ouverture-de-nouveaux-horizons-economiques-et-financiers-pour-brittany-ferries.pdf

Graves erreurs d'appréciation

Tout d'abord, confondre le court terme et le long terme.

Puis viennent quatre autres erreurs qui pourraient s'avérer fatales pour l'ensemble du secteur maritime.

- La première erreur consiste à confondre le régime de la taxe au tonnage avec une « niche fiscale ». Loin d'être une spécificité française, la taxe au tonnage est l'impôt de référence du secteur au niveau mondial.
- La seconde consiste à réduire le transport maritime à un secteur comme un autre alors qu'il s'agit d'un secteur stratégique pour notre économie et notre pays. Le transport maritime assure en effet 70 % des importations et exportations de la France. De plus, disposer d'une flotte mobilisable dans un contexte géopolitique incertain est un atout pour la souveraineté du pays. Enfin, la flotte permet de garantir la continuité territoriale entre la métropole et l'outre-mer.
- La troisième erreur méconnaît l'importance cruciale de ce dispositif pour la compétitivité et la croissance du pavillon français.
- La quatrième erreur porte sur les conséquences d'une abrogation et son remplacement par la taxation à l'impôt sur les sociétés qui met en danger le pavillon français et risque donc de dissoudre l'assiette imposable avec l'impôt lui-même.

Ces erreurs d'appréciation, parce qu'elles colorent le jugement des décideurs, pourraient entraîner, tout simplement et rapidement la fin d'une flotte nationale que les acteurs de la filière et l'Etat lui-même dans son rôle de stratège se sont attelés à protéger et à faire croître.

Il convient de rappeler que la taxe au tonnage joue un rôle crucial dans les équilibres propres à cette filière à la fois dynamique et fragile (I), que le secteur maritime participe pleinement à la prospérité du pays (II) et que son abrogation risque non seulement de ne pas apporter de recettes fiscales viables pour l'Etat, mais menace de dissoudre un secteur stratégique indispensable (III).

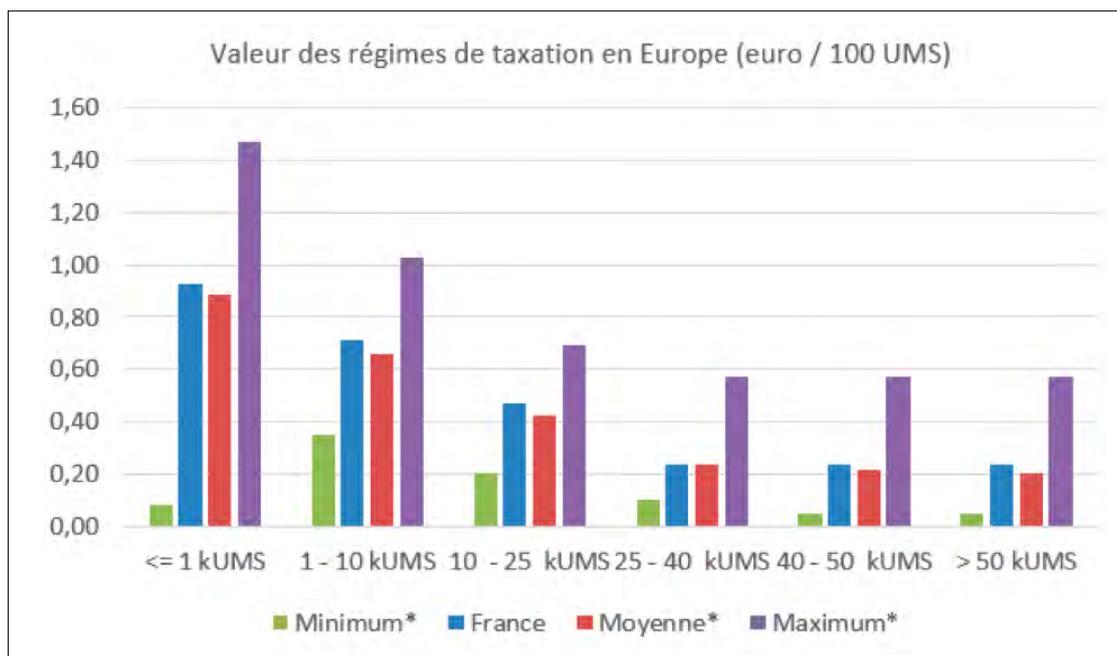


I Le rôle crucial de la taxe au tonnage

La taxe au tonnage confère aux entreprises de transport et de services maritimes un environnement fiscal équivalent à la concurrence internationale. C'est essentiel sur un marché fondamentalement mondialisé et hautement concurrentiel.

En comparant le régime français de la taxe au tonnage à celui de ses voisins européens, il apparaît que le niveau de taxation se situe dans la moyenne haute, ce qui exclut toute notion d'exception ou de niche fiscale.

Tableau comparateur des valeurs des régimes de taxation au tonnage en Europe



L'UMS correspond à l'unité de Mesure des Tonnages de navires (Universal Measurement System), un terme utilisé pour désigner le volume transporté des navires.

*Pays comparés : Espagne, Italie, Portugal, Grande-Bretagne, Irlande, Belgique, Pays-Bas, Finlande, Allemagne, Pologne, Danemark, Estonie, Lituanie, Slovénie, Suède, Chypre, Norvège, Croatie.

La Grèce, Malte et la Bulgarie ont une taxe au tonnage également, mais ajoutent d'autres paramètres tels que l'âge du navire (Grèce) la durée du transit (Bulgarie) ou des tarifs fixes déterminés (Malte).

Source : Institut Sapiens/Armateurs de France

La taxe au tonnage répond à un besoin concret du secteur maritime et répond à des impératifs économiques et sociaux précis qu'il faut rappeler.

1.1 Qu'est-ce que la taxe au tonnage ?

- Plutôt que de calculer l'impôt sur les bénéfices générés par l'exploitation des navires, la base d'imposition est déterminée en fonction du tonnage net des navires exploités, indépendamment des bénéfices ou pertes réalisés. Cette approche simplifie le calcul et offre plus de prévisibilité pour les entreprises du transport maritime, qui opte pour ce dispositif pour une durée de 10 ans. Elle garantit également des recettes fiscales à l'État quelles que soient les conditions de marché.

- En 2023, la taxe au tonnage concernait 22 pays européens et couvrait 86% de la flotte mondiale. Loin d'être une spécificité française, elle est aujourd'hui considérée comme une compensation qui rétablit le jeu à armes égales pour les entreprises battant pavillon français dans la compétition maritime mondiale. La taxe au tonnage, parce qu'elle s'applique de manière forfaitaire, est due chaque année, quels que soient les résultats des entreprises. Ainsi, même lors de mauvaises années, comme ce fut souvent le cas entre 2009 et 2020, l'État perçoit malgré tout ses recettes.
- La taxe au tonnage n'est pas une « niche fiscale », mais une taxe de production visant les entreprises maritimes, comparable à ce qui se fait en Europe et dans le monde et dans d'autres secteurs d'activité. Elle a été introduite pour la première fois en Grèce en 1957 et adoptée ensuite dans de nombreux pays, les États-Unis, le Royaume-Uni, Taïwan, la Corée du Sud, ou encore le Japon, ainsi que dans 22 pays européens. Le président de Brittany Ferries Jean-Marc Roué observait dans un entretien de 2024 que la taxe tonnage était un levier de compétitivité reconnu en Europe et efficace : « *Les deux premiers États membres à mettre en œuvre le net wage et la taxe au tonnage, à savoir l'Italie et le Danemark, sont aussi ceux qui ont dans leurs murs les numéros un et deux de l'armement conteneurisé mondial, MSC⁶ et Maersk.⁷* »
- L'armateur qui opte pour la taxe au tonnage s'engage à respecter des règles concernant la durée, l'immatriculation des navires, et la nature de ses activités maritimes. Il s'engage pour une période de 10 ans et doit, en contrepartie, domicilier sa gestion technique et opérationnelle ainsi que son siège social en France. Il s'engage également à immatriculer 25 % de sa flotte sous pavillon européen. Les armateurs français vont généralement plus loin en optant spécifiquement pour le pavillon français RIF plutôt que d'autres pavillons européens. En France, cette règle est encadrée par l'article 209-0 B du Code général des impôts et concerne les entreprises dont au moins 75 % du chiffre d'affaires provient de l'exploitation de navires marchands.
- Si la législation impose que 25 % des marins à bord des navires sous pavillon RIF soient européens, les armateurs français vont à nouveau plus loin et choisissent que ces 25 % de marins issus de l'Union européenne soient français.

6 MSC est désormais en Suisse.

7 <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/taxation-au-tonnage-un-regime-fiscal-derogatoire-injustement-taxe-de-privilege-913338.php>

1.2 Pourquoi avoir adopté la taxe au tonnage ?

- Le législateur français introduit en 2003 la taxe au tonnage pour enrayer le déclin de la flotte française⁸ et promouvoir l'emploi dans la filière maritime française en mettant les armateurs français à armes égales avec leurs concurrents mondiaux et européens.
- Afin d'éviter le dumping fiscal au sein de l'Union européenne, celle-ci a cherché à harmoniser les pratiques des États membres. C'est pourquoi les compagnies françaises soumises à la taxe au tonnage doivent exploiter au moins 25 % de leur tonnage sous un pavillon d'États membres de l'Union européenne.
- Il est démontré que la taxe au tonnage favorise le développement du pavillon français et européen en incitant les armateurs à investir dans leur flotte depuis la France. Les investissements dans le transport maritime sont particulièrement lourds, et se sont encore alourdis avec l'objectif de décarbonation du secteur d'ici 2050. Les coûts élevés sont liés à l'acquisition de navires, qui peuvent atteindre des centaines de millions d'euros, ainsi qu'à l'infrastructure portuaire qui nécessite des aménagements complexes et coûteux. De plus, l'innovation technologique pour améliorer l'efficacité et respecter les réglementations environnementales implique des dépenses extrêmement importantes.
- Selon un rapport de l'UNCTAD publié en novembre 2023⁹, décarboniser la flotte mondiale d'ici 2050 pourrait coûter entre 8 et 28 milliards de dollars par an. À cela s'ajouteraient 28 à 90 milliards de dollars par an pour développer l'infrastructure nécessaire à la fourniture de carburants neutres en carbone. En France, la stabilité fiscale que confère la taxe au tonnage permet aux entreprises maritimes de continuer à investir dans ces efforts de décarbonation. Ce système fiscal permet d'anticiper les investissements nécessaires au renouvellement de la flotte et à la réduction de l'empreinte carbone. Avec la pression croissante pour diminuer leur impact environnemental, les armateurs investissent également dans des navires plus écologiques, tels que ceux fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) ou utilisant des technologies hybrides et à propulsion éolienne.

8
9

<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-rapport-public-annuel-2024>
<https://www.marinelink.com/news/shipping-industry-easy-path-toward-508355>

La taxe au tonnage est cruciale pour le secteur maritime français, car elle est garante de la compétitivité du pavillon français en allégeant la charge fiscale des armateurs et en favorisant ainsi l'enregistrement des navires. Elle permet également d'encourager les investissements dans des technologies écologiques et le renouvellement de la flotte, tout en préservant l'emploi français dans le secteur.

L'abrogation de la taxe au tonnage ferait de la France une exception par rapport à ses concurrents, entraînant des conséquences extrêmement graves pour des pans entiers de l'économie nationale.



II Le secteur maritime est essentiel à l'économie française

Le secteur maritime fait le lien entre la vie économique du pays et les échanges internationaux de biens et de services. Il alimente directement et indirectement plusieurs secteurs d'activités, ce qui se traduit concrètement par la génération de centaines de milliers d'emplois nationaux, ancrés dans les territoires.

2.1 Le transport et les services maritimes au cœur de la mondialisation

- Le transport maritime est une pièce maîtresse du fonctionnement de l'économie mondiale. Les données d'un rapport de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (UNCTAD) indiquent que les navires transportent de nos jours plus de 90 % du volume du commerce mondial.

- En 2023, la flotte mondiale acheminait près de 3 fois le volume transporté au début du siècle, soit une croissance équivalente à celle du PIB mondial¹⁰.
- Au transport de marchandises s'ajoute celui des passagers. En 2022, le nombre de passagers en France est remonté à 19,4 millions après une période de crise due à la pandémie.
- En Europe, ce sont plus de 400 millions de passagers qui sont transportés chaque année par les services de ferries. En France, par exemple, Brittany Ferries, pour l'exercice de novembre 2021 à octobre 2022, a transporté 1.84 millions de passagers pour un chiffre d'affaires de 444.7 millions d'euros¹¹.
- Les navires de services maritimes sont quant à eux conçus pour effectuer des tâches spécifiques liées au soutien à d'autres navires, à la maintenance d'infrastructures maritimes, ou à des opérations particulières en mer. Bien que représentant moins de 5 % de la flotte commerciale mondiale¹², ils sont essentiels pour le bon déroulement des opérations maritimes et pour assurer la sécurité en mer et représentent une forte valeur ajoutée, employant des marins particulièrement qualifiés.

Certaines activités des navires de services sont particulièrement dynamiques, à l'image des câbliers, dont le chiffre d'affaires est passé de 739 millions d'euros en 2012 à 1,454 milliard d'euros en 2020¹³.

2.2 Un rôle essentiel pour les entreprises françaises

Le secteur maritime français joue un rôle essentiel dans l'économie nationale, en répondant aux besoins spécifiques des entreprises françaises grâce à des services de transport assurant des flux de marchandises réguliers et fiables. Il regroupe une large gamme d'activités liées aux espaces marins et océaniques, couvrant des domaines variés tels que le transport maritime, les navires de service, les infrastructures portuaires, la pêche et l'aquaculture, la construction et la réparation navale, ainsi que la sécurité maritime via la marine nationale. Ce secteur contribue de manière significative à la stabilité économique.

10 <https://www.globalsov.com/wp-content/uploads/2024/03/2024.03.03-Quelles-perspectives-pour-le-transport-maritime-mondial-GSA.pdf>

11 <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/brittany-ferries-affiche-des-chiffres-encourageants>

12 <https://www.marine-marchande.net/Monde/flotte-mondiale.htm>

13 https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-11/MEMN_Fiche_22_activite_cabliere.pdf

Par ailleurs, le secteur maritime français regroupe des entreprises opérant dans des domaines stratégiques essentiels au bon fonctionnement de l'économie mondiale.

- 46 % de la flotte mondiale de câblers est gérée depuis la France, garantissant le déploiement et la maintenance des réseaux sous-marins. Cela joue un rôle clé dans le développement des infrastructures numériques globales¹⁴. Rappelons que 95% des échanges numériques passent par le réseau des câbles sous-marins. De plus, le secteur participe activement à la transition énergétique, avec 30 navires français opérant sur les champs éoliens à travers le monde¹⁵, ainsi qu'au transport de pièces détachées critiques pour des industries de pointe telles qu'Airbus et Ariane en plus du volume normal standard.
- Le secteur du cabotage, qui assure le transport de marchandises à l'intérieur des frontières maritimes françaises, complète cet ensemble stratégique, renforçant ainsi la résilience et la souveraineté économique du pays. Plus d'une quarantaine de ports en France métropolitaine et en Outre-Mer ont été reliés entre eux par ces bateaux qui ont parcouru au total 16,7 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) en 2019¹⁶.
- En 2023, environ 60 % des importations françaises de gaz sont acheminées via des routes maritimes sous forme de GNL¹⁷, marquant une augmentation notable par rapport aux années précédentes¹⁸. De plus, une grande partie du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés importés en France arrivent également par voie maritime. La même année, les importations de pétrole brut ont augmenté d'environ 10 % pour répondre à la crise provoquée par la guerre en Ukraine¹⁹.

2.3 Un secteur générateur d'emplois

Le transport maritime s'inscrit dans un écosystème économique générant des emplois directs et indirects.

14 <https://www.latribune.fr/technos-medias/internet/les-cables-sous-marins-autoroutes-vitales-de-l-internet-mondial-759055.html>

15 <https://www.armateursdefrance.org/actualite/eolien-mer-services-maritimes-mobilisation-se-renforce>

16 <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/le-cabotage-maritime-un-mode-de-transport-a-moindre-cout-environnemental>

17 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-de-lenergie-edition-2023>

18 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/7346/download?inline>

19 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/7346/download?inline>

- Selon Armateurs de France, l'emploi maritime commercial français, sans l'armée, représente 26 000 emplois directs et 80 000 emplois indirects (agents maritimes, assureurs, sociétés de classification, dockers, etc.). Les compagnies françaises elles-mêmes emploient directement 46 000 salariés dans le monde.
- Le cluster maritime français estime que la filière maritime dans son ensemble, une fois ajoutés les services sur terre lié à la mer et les activités maritimes sur terre, compte près de 400 000 salariés²⁰.
- Les emplois maritimes se répartissent principalement en quatre secteurs : le tourisme côtier, les produits de la mer, le transport maritime et fluvial, ainsi que la construction et la maintenance navale. Ces deux derniers secteurs représentent plus de 20 % de l'ensemble des emplois maritimes, essentiels à l'économie des régions littorales françaises.
- Le système portuaire maritime français représente près de 300 000 emplois directs, et les ports de Haropa (Le Havre, Rouen et Paris) Marseille et Dunkerque génèrent une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros²¹. Composé de 66 ports de commerce maritime qui traitent plus de 80 % du trafic de marchandises, ce réseau gère annuellement plus de 350 millions de tonnes de marchandises et assure le transit de 30 millions de passagers²².
- Comme l'ensemble de la filière, l'économie portuaire est extrêmement sensible aux fluctuations économiques et aux crises mondiales. Actuellement, la crise sécuritaire en mer Rouge contraint certains grands armateurs à redéfinir leurs itinéraires, ce qui conduit à la réduction d'escales dans les ports français. Ainsi, à partir de février 2025, les deux premiers ports à conteneurs français, Le Havre et Marseille-Fos, qui dépendent fortement des lignes Asie-Europe exploitées par les grands armateurs, ne seront plus desservis par les compagnies Maersk et Hapag-Lloyd, respectivement numéro deux et numéro cinq mondiaux. Cela pourrait entraîner une réduction significative de l'activité dans les ports concernés, avec des conséquences potentielles sur l'emploi.

Dans l'écosystème maritime français, le Groupe CMA CGM est un acteur essentiel en raison de sa taille, de la diversité de ses activités et de son imbrication dans le tissu économique et social, tant au

20 <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/tribune-cluster-maritime-francais-nos-vies-une-histoire-de-conteneurs-cc11d948-394e-11ef-b4c0-3362ee646fd4>

21 <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-portuaire-snp>

22 <https://www.mer.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>

niveau local que national. Comme la plupart des grands armateurs français (Louis Dreyfus Armateurs, Socatra, Marfret, Geogas, etc.), le groupe CMA CGM est patrimonial, ce qui signifie qu'il ne dépend pas de fonds étrangers.

Basé à Marseille, il a réalisé un chiffre d'affaires de 47 milliards de dollars en 2023, et se classe au 3^e rang mondial des transporteurs maritimes par conteneurs avec une flotte de 620 navires faisant escale dans 400 ports répartis dans 160 pays des 5 continents.

6 000 collaborateurs sont basés à Marseille, dont 3 000 travaillent directement au siège social, faisant de CMA CGM le premier employeur privé de la ville²³.

Cependant, les armateurs français sont principalement constitués de PME et de quelques ETI qui font vivre les territoires au quotidien.

Partout en France, les armateurs développent leur savoir-faire et font vivre les territoires, que ce soit Brittany Ferries à Roscoff en Bretagne, le Groupe Socatra à Bordeaux, Louis Dreyfus Armateurs à La Ciotat, la Compagnie Maritime Nantaise (MN) à Nantes, le groupe Roullier à Saint Malo, DFDS à Dieppe, ou encore des startups innovantes dans le vèlique comme TOWT au Havre ou Zéphyr et Borée à Lorient.

2.4 Un facteur de rayonnement stratégique ouvert à l'international

- Un rapport²⁴ réalisé à l'occasion d'une mission gouvernementale relative à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique sorti en septembre 2023 sous la direction de Yannick Chevenard a proposé 40 recommandations pour constituer la flotte stratégique nécessaire à la défense de la souveraineté du pays. Parmi elles, se trouve la nécessité de maintenir, augmenter et accompagner le renouvellement de la flotte civile, elle-même intégrée à une gouvernance dynamique de l'Etat dans son rôle de stratège. Cela ne peut se concevoir que dans un cadre fiscal adapté aux défis économiques, à la compétition mondiale et à la géopolitique d'aujourd'hui.

²³ <https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe-et-vision/chiffres-clefs>

²⁴ https://mer.gouv.fr/sites/default/files/2023-09/Rapport_Reevaluation_Flotte_Strategique_YC_Numerique_compressed.pdf

- La France bénéficie d'un territoire marin étendu grâce à ses territoires d'outre-mer. Sa Zone économique exclusive (ZEE) s'étend sur plus de 4,5 millions de kilomètres carrés, soit plus de 8 fois la superficie terrestre de la France métropolitaine²⁵. La France possède ainsi le deuxième domaine maritime mondial, après les États-Unis.
Ce secteur maritime est à la fois essentiel à l'économie française et un atout stratégique qui lui permet de rayonner partout dans le monde.

2.5 Des infrastructures stratégiques

- Puissance maritime par sa géographie la France l'est aussi par ses infrastructures : 66 ports de commerce, dont 11 grands ports maritimes (GPM) gérés par l'État, des capacités aéroportuaires permanentes reliant la France métropolitaine à ses outre-mers et au reste du monde, 9 centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans l'Hexagone et en outre-mer, 23 lignes de télécommunications sous-marines qui partent et arrivent en France (1^{er} rang en Europe).

2.6 Un trafic maritime croissant

- Le pétrole brut, les produits raffinés et le gaz naturel représentent une part importante des importations maritimes françaises. En 2022, les produits pétroliers ont compté pour près de 40 % des tonnages traités dans les ports français. Avec la guerre en Ukraine, les sources d'importation du gaz se sont diversifiées. L'achat du gaz naturel liquéfié provenant de la Norvège des États-Unis, de l'Algérie ou du Qatar a pris la place du gaz naturel russe qui jusqu'à présent représentait environ 20% des importations françaises²⁶.
- D'ici 2050, en complément, cinquante parcs éoliens en mer visant le développement de 40 GW de puissance installés sur le littoral vont se développer dans le cadre de la nouvelle stratégie énergétique de la France²⁷.
- La même année, le trafic maritime français s'est accru en raison de deux facteurs : la hausse des trafics de gaz naturel liquéfié (GNL) (+ 65,4 %) du fait de la maritimisation des importations

25 <https://www.globalsov.com/wp-content/uploads/2024/03/2024.03.03-Quelles-perspectives-pour-le-transport-maritime-mondial-GSA.pdf>

26 <https://www.izi-by-edf-renov.fr/blog/importation-gaz-france>

27 <https://www.meretmarine.com/fr/energies-marines/eolien-en-mer-macron-vise-40-gw-en-2050>

de gaz naturel à la suite des sanctions économiques prononcées par l'Union européenne contre la Russie, d'une part ; l'augmentation des trafics de pétrole brut (+ 21,9 %), en partie imputable au redémarrage de la raffinerie de Donges en 2022, d'autre part²⁸.

- Toujours en 2022, les ports ont traité environ 5,4 millions de conteneurs standards, principalement pour les importations de biens manufacturés, notamment en provenance d'Asie. Le port du Havre, qui fait partie du réseau Haropa (regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris), reste un point névralgique pour le trafic de conteneurs en France. Avec environ 3,1 millions d'EVP pour le port du Havre à lui seul, il a consolidé sa position malgré la concurrence européenne et mondiale.
- Aujourd'hui, les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et du commerce provoquées par la crise en mer Rouge²⁹ impactent les armateurs, tout comme la guerre en Ukraine et les conditions liées au changement climatique dans le canal de Panama. Les prix du fret, du carburant, des marchandises et des assurances s'envolent tandis que les routes maritimes sont durablement perturbées, obligeant les navires à repenser leurs trajets.

28 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/11-transport-maritime-de-marchandises->

29 <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/breves/mer-rouge-houthis>



III L'abrogation de la taxe au tonnage et le retour de la taxation à l'impôt sur les sociétés mettraient en péril la filière maritime française

L'abrogation de la taxe au tonnage ne produirait pas les recettes fiscales promises par les projections qui ont été faites par les partisans d'une suppression pure et simple de ce dispositif. Elle promettrait en revanche de décourager l'investissement particulièrement nécessaire à la transition énergétique et au maintien de l'activité sous le pavillon français.

3.1 Perte de compétitivité et arrêt de l'investissement

- Des facteurs structurels et conjoncturels influencent la demande et l'offre de services maritimes, entraînant des phases de croissance et de ralentissement. Les perturbations du commerce international exercent des répercussions directes sur ce marché. Les fluctuations de la demande mondiale en matières premières, telles que le pétrole, le gaz, les minerais ou les produits agricoles, ainsi qu'en biens manufacturés, impactent significativement les besoins du secteur. Par ailleurs, des crises mondiales, telles que la pandémie de COVID-19, le conflit en Ukraine ou la situation en mer Rouge, perturbent les échanges internationaux, affectant également l'activité maritime. Enfin, les variations des prix des carburants, notamment du pétrole, influencent directement les coûts d'exploitation des navires. L'envolée des taux de fret suivant la crise du COVID-19 par exemple, dont certaines compagnies maritimes ont bénéficié de manière exceptionnelle, a suivi des périodes de dépression économique, entraînant une diminution à la fois de la rentabilité et des recettes fiscales. Sur la période des dix années précédant la crise (2010-2020), le manque à gagner fiscal moyen de la taxe au tonnage s'élevait à 46,4 millions d'euros par an pour l'ensemble des armateurs français³⁰.
- L'investissement dans le secteur maritime est particulièrement lourd et coûteux en raison des prix élevés liés à la construction d'un navire, à l'exploitation, à la maintenance, et à l'innovation, ainsi que des exigences croissantes en matière de réglementation et de durabilité.
- En particulier, la décarbonation de la filière maritime française est estimée à un coût compris entre 75 et 110 milliards d'euros pour la période 2023-2050. Priorité pour l'ensemble des armateurs français, l'objectif de décarbonation se traduit par exemple par la livraison de 40 navires fonctionnant au méthanol d'ici 2027 ou encore la construction d'au moins 20 navires utilisant la propulsion par le vent d'ici 2030³¹, tous promis pour l'instant au pavillon français.

30 Source : Armateurs de France.

31 Source : Armateurs de France.

3.2 La disparition de la flotte nationale et la prime aux pavillons étrangers

Une note du cabinet Reed Smith³² parue en juin 2024 alertait déjà sur les dangers d'une abrogation de la taxe au tonnage et du réaligement sur le régime de l'impôt sur les sociétés.

- Les recettes de la taxe au tonnage ne sont pas « captives ». L'activité actuellement taxée en France sous ce régime ne le sera plus demain si le secteur revient à l'imposition au taux général de l'impôt sur les sociétés.
- Si les armateurs privilégient aujourd'hui le pavillon français RIF et les marins français dans leurs flottes, la suppression de la taxe au tonnage les contraindrait à changer de pavillon pour un autre pavillon européen, ce qui est faisable en quelques heures. La perte de compétitivité immédiate les forcerait donc à se tourner vers d'autres juridictions offrant des taux d'imposition plus faibles, voire nuls.
- Enfin, pour les armateurs qui n'auraient pas d'autres choix que de rester en France, une question cruciale se pose : leur activité serait-elle viable avec un taux d'imposition de 25 % sur des bénéfices nécessaires pour financer des investissements gigantesques ? Les bénéfices réalisés ces dernières années dans le transport maritime ont constitué un haut de cycle inédit, et les tendances à long terme révèlent une grande volatilité. La compétitivité d'un armateur français soumis à un tel taux est donc en jeu, tout comme sa capacité à ne pas perdre de parts de marché et, par conséquent, à ne pas voir son revenu imposable diminuer dans un secteur mondialement peu taxé du fait de la lourdeur des investissements nécessaires chaque année.
- Par ailleurs, l'augmentation du nombre de navires battant pavillon français va augmenter dans les prochaines années la demande pour des marins français. C'est pourquoi l'ENSM a prévu de doubler ses effectifs de jeunes officiers diplômés d'ici 2027. La chute brutale du nombre de navires sous pavillon français laisserait sur la touche ces jeunes officiers.

³² <https://www.shiplawlog.com/2024/06/21/french-tonnage-tax-regime-a-prime-target-in-the-midst-of-legislative-elections/>



Conclusion

- L'abrogation de la taxe tonnage mettrait les armateurs français en situation d'exception fiscale par rapport aux armateurs des autres pays.
- Son remplacement par l'imposition des résultats à l'impôt sur les sociétés menacerait directement la compétitivité, l'emploi, et l'investissement dans le secteur maritime français. Après 20 ans d'investissements, de développement d'activités, de constitution d'un secteur stratégique, la disparition de la taxe au tonnage aurait pour conséquence une onde de choc majeure pour le secteur maritime dans son ensemble.
- Sans le principe de la taxe au tonnage, l'attractivité du pavillon français pour les armateurs s'érodera, les incitant à changer de pavillon. La migration des armateurs vers d'autres pavillons entraînera des pertes d'emplois, affectant non seulement les équipages mais aussi l'ensemble de la chaîne logistique et des services associés. Ce sont des milliers d'emplois locaux,

faisant vivre des villes et des régions entières, qui sont ainsi menacés. Pour les marins, les pertes seraient irrémédiables. Certains savoir-faire, notamment dans des domaines stratégiques comme le gaz, le pétrole ou encore les navires câbliers seraient perdus sans espoir de revenir en France. Ces disparitions d'activités dans les villes moyennes et les régions isolées concernent des emplois particulièrement difficiles à remplacer, ce qui a un impact durable sur ces territoires. La disparition des navires sous pavillon français se traduira très concrètement par la disparition des recettes de l'Etat, entravant ainsi sa politique de redistribution sociale.

- Un environnement fiscal moins prévisible, plus lourd, découragera les investissements dans les infrastructures portuaires, les navires et les technologies, limitant ainsi le développement, l'innovation et la décarbonation du secteur, impactant encore davantage la situation économique des régions concernées.
- Dans le cadre d'un effort fiscal national exceptionnel demandé aux plus grandes entreprises, il faudrait imaginer un dispositif qui limite au maximum les effets négatifs décrits dans la présente note.

Notre analyse

Le bilan, pour l'Etat, à court et moyen terme d'une telle décision sera le suivant :

À court terme

- a. Perte de recette par la suppression de la taxe au tonnage.
- b. Recette supplémentaire liée à l'imposition des résultats à l'impôt sur les sociétés.

À moyen terme

- c. Perte de la recette supplémentaire évoquée au point A-b à partir de la délocalisation de la flotte française dans un autre pays.
- d. Perte de cotisations sociales d'URSSAF, Pôle Emploi ainsi que toutes les autres cotisations sociales et taxes affectées du fait de la délocalisation de la flotte.
- e. Perte d'impôt sur le revenu du fait du départ des salariés concernés.
- f. Création d'un chômage à long terme dans des territoires où celui-ci est le plus difficile à résorber. Coût pour l'Etat et les organismes sociaux.
- g. Impacts indirects des suppressions d'emplois sur les activités locales.
- h. Transfert d'activités gérées par des ports français vers des ports proches comme les infrastructures belges et hollandaises. Impact sur le transport routier français, sur les taxes locales comme la CFE.
- i. Perte pour la France d'un secteur fleuron économique qui participe largement à sa souveraineté. Impacts lourds sur les territoires ultra-marins qui ont besoin de ravitaillement permanents.

La décision qui pourrait être prise n'est pas un simple enjeu de court terme. Sa réversibilité est quasiment impossible. On ne change pas de pavillons chaque année.

Comme nous le notions en introduction, il ne faut pas confondre court et moyen terme.