



Publicité

SOCIÉTÉ

Des grands patrons du secteur maritime alertent sur la suppression de la « taxe au tonnage »

FISCALITÉ. Plusieurs grands patrons du secteur maritime alertent sur la suppression de la « taxe au tonnage » calculée selon les marchandises transportées, que souhaite abolir le RN.

Collectif de signataires

22/06/2024 à 22:30, Mis à jour le 23/06/2024 à 11:55



La marine marchande, une filière stratégique et créatrice d'emplois. © ONLYFRANCE.FR

[Facebook](#)[Email](#)[Whatsapp](#)[Twitter](#)

Nous, acteurs de la filière maritime, portuaire et logistique française, en dehors de tout engagement politique, alertons sur les conséquences

stratégiques, économiques et sociales des choix qui seront faits dans les mois à venir.

Publicité

Depuis le début de la campagne électorale, la taxe dite « au tonnage » fait l'objet d'une incompréhension qui nourrit la polémique. C'est en réalité, depuis plus de vingt ans, l'impôt des armateurs à travers le monde : il répond aux contraintes spécifiques d'une filière qui exige des investissements massifs et qui est soumise aux aléas internationaux. En témoignent les nombreuses années de pertes abyssales qu'a connues le secteur.

Elle n'est en rien un singularisme français, au contraire : dans le monde, elle s'applique à 86 % de la flotte maritime. Au sein de l'Union européenne, vingt-deux États membres l'appliquent, permettant à leurs entreprises maritimes de lutter à armes égales, entre Européens d'abord, avec le reste du monde ensuite.

La suite après cette publicité

Deuxième incompréhension qu'il convient de corriger : cette fiscalité aurait pour la France un impact budgétaire stratosphérique, puisque l'on parle de 5 milliards d'euros par an. Or, ces chiffres partialement présentés ne tiennent compte que de deux années particulières. La vérité est en réalité cent fois moindre : de 2010 à 2020, l'impact

budgetaire de cette taxe a été en moyenne de 46,36 millions d'euros pour l'ensemble des 57 armateurs français concernés.

Supprimer ce régime ne permettra certainement pas de solder les déséquilibres budgétaires de l'État. Cela conduirait en revanche assurément à une rupture de compétitivité des filières maritimes et portuaires françaises ainsi qu'au déclin inéluctable d'un pavillon français pourtant redevenu dynamique grâce à ce régime. Cela emporterait des répercussions négatives sur la filière industrielle navale et sur notre maillage logistique terrestre pour desservir les grandes places européennes.

La suite après cette publicité

La France est un exemple en matière de décarbonation du transport maritime

Par ailleurs et alors que la France est citée en exemple en matière de décarbonation du transport maritime et de ses ports, une telle mesure viendrait réduire la capacité de la filière à assurer sa transition énergétique, dont le coût estimé est de 30 milliards d'euros par an jusqu'en 2050.

En 2023, 90 % des marchandises mondiales sont passées par la mer et 72 % des importations et exportations en France en dépendent. Le transport de passagers, les matières premières, les produits énergétiques, alimentaires, manufacturés, nos câbles de télécommunication, soit autant de biens indispensables à notre quotidien et à notre autonomie stratégique, passent par la mer.

Les activités portuaires et de transport maritime représentent 123 000

ABO La Commission européenne veut “décoloniser” nos rues

ABO “OQTF DEHORS” : une banderole déployée sur les grilles du palais de justice de...

Législatives : le candidat du populaire Raphaël Arnault

À elles seules, les activités portuaires et de transport maritime représentent 123 000 emplois directs et 400 000 emplois indirects pour une valeur de production annuelle de près de 40 milliards d’euros. Elles constituent un débouché d’avenir pour notre jeunesse avec, notamment, un important besoin de jeunes officiers et des débouchés dans les emplois de la logistique portuaire. Que dirons-nous à tous ces jeunes en formation alors même que l’École Nationale Supérieure Maritime vient de doubler ses capacités de formation ?

Sur le territoire national, ce sont des familles, des villes portuaires, des territoires littoraux entiers qui vivent de cette filière, du Havre à Marseille, en passant par Fort de France ou Nouméa.

Enfin, rappelons que la France dispose du deuxième domaine maritime mondial. L’existence d’une flotte de commerce constitue un outil stratégique essentiel à sa souveraineté et à son indépendance, particulièrement dans le contexte géopolitique actuel. Comment sans une telle flotte, pourrait-on assurer notre souveraineté, face à la montée en puissance d’armateurs étrangers largement soutenus par leurs États, en Europe et dans le monde ? Comment, sans une telle flotte pourrait-on répondre aux besoins urgents de l’État, comme cela a été le cas à de nombreuses reprises, encore récemment dans les territoires ultramarins ?

La future représentation nationale et le gouvernement se trouveront prochainement face à un choix : mettre en péril une filière stratégique et créatrice d’emplois ou maintenir une marine marchande, une filière portuaire et logistique puissantes, au service des intérêts nationaux et du rayonnement de la France.

Ils sauront alors, nous l’espérons, se rappeler cette phrase attribuée au cardinal de Richelieu : « *Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la Mer qu’ils ont ignorée* ».

Liste des signataires :

Organisations professionnelles

- Édouard LOUIS-DREYFUS, Armateurs de France
- Nathalie MERCIER-PERRIN, Cluster Maritime Français
- Pierre-Eric POMMELET, Groupement des Industries de Construction et Activités Navales
- Olivier LE NEZET, Comité nationale des pêches
- Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN, École nationale supérieure maritime
- Baudoin PAPPENS, Groupement des armateurs de services publics maritimes de passage d'eau
- Guy CHAMBON, Association professionnelle des entreprises de remorquage maritime
- André GAILLARD, Fédération française des pilotes maritimes
- Denis CHOUMERT, Association des utilisateurs de transport de fret
- Louis JONQUIERE, Union Nationale des Industries de la Manutention
- Joël GLUSCKSMAN, Union des Entreprises Transport et Logistique de FrancePrésie
- Jean-Pascal BIDOIRE, Agents maritimes et consignataires de France
- Jakob SIDENIUS, Union Maritime et fluvial de Marseille-Fos
- Guillaume VIDIL, Comité marseillais des armateurs français
- Jean-Claude SARREMEJEANNE, Union Maritime et Portuaire de France
- Gérald KOTHE, Association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos
- Jean-Michel DIAZ, Groupement maritime et industriel de Fos
- Guy CHAMBON, Association professionnelles des entreprises de remorquage maritime et président du groupe Chambon

Entreprises maritimes

- Edouard LOUIS-DREYFUS, Louis-Dreyfus Armateurs
- Jean-Marc ROUE, Brittany Ferries
- Jean-Emmanuel SAUVEE, La Méridionale
- Pierre MATTEI, Corsica Ferries
- Pierre-Antoine VILLANOVA, Corsica Linea
- Rodolphe SAADE, CMA CGM
- Hervé GASTINEL, PONANT
- Fernand BOZZONI, Socatra
- Jean-Claude CHARLO, DFDS
- Yannick BELEY, BOURBON

- Ludovic GERARD, Knutsen LNG France
- Laurent MENAGER, Boluda
- Denis MONSERAND, Les Abeilles
- Pascal GIRARDET, Sogestran
- Jean-Philippe SALDUCCI, Maritima
- Jérôme NAVARRO, CMN
- Loïc THOMAS, Groupe TSM
- Raymond VIDIL, Marfret
- Eric DERRIEN, Genavir
- Guy CHAMBON, Compagnie maritime Chambon
- Marc ETCHEBERRY, GEOGAS
- Philippe BRAULT, Orient Express Silenseas
- Didier DILLARD, Orange Marine
- Xavier DE MOUSSAC, Caribbean Line
- Regis ADNET, Gazocean
- Thierry SARRAZIN, V Ships
- Nathalie LAVERNE, Greenship Gas
- Loic ABALLEA, Orion
- Pierre Arnaud VALLON, Vella
- Loic ABALLEA, Orion

Organisations syndicales

- Thierry LE GUEVEL, UFM CFDT
- Pierre MAUPOINT DE VANDEUL, CFE CGC Marine

Personnalités

- Olivier DE KERSAUSON, Navigateur et écrivain
- Philip PLISSON, Marin-Photographe
- Jean-Marie MIOSSEC, Professeur émérite, université Paul Valéry-Montpellier
- Bernard MAZUEL, Académie de Marine
- Francis BAUDU, Académie de Marine
- Marc CHEVALIER, Académie de Marine
- Bernard DATCHARRY, Académie de Marine

Contenus sponsorisés



Taboola