

Journée RIPERT – 29 septembre 2003

Cdt. Marc Nuytemans
Directeur
Union Royale des Armateurs belges

Le naufrage du Tricolor, qui a sombré dans la Manche à proximité de la côte belge et dont l'épave a été percutée à quelques reprises par la suite, ainsi que la catastrophe écologique et économique du Prestige ont à nouveau attiré l'attention de l'opinion publique sur la problématique de l'industrie maritime.

Les hommes politiques européens montrent d'un doigt accusateur le secteur industriel. Pour des raisons de facilité, ils oublient qu'après la catastrophe de l'Erika en décembre 2000, ils avaient déjà décrété toute une série de mesures. Mais ils ne sont toujours pas parvenus à amener les États membres à assumer leurs responsabilités.

Assoiffée de sensationnalisme, la presse s'est déplacée en masse sur les lieux du naufrage, forgeant la réputation négative du secteur par la publication à la chaîne de photos sans nuances.

Lors des naufrages précités, l'aspect pollution prima, car personne n'y perdit la vie. Une fois de plus, la navigation faisait figure de secteur peu sûr, à la régulation sommaire, où des personnages obscurs ramassaient des fortunes grâce à des pratiques malhonnêtes. Or, cette image ne correspond pas à la réalité. Il est plus que temps de remettre les pendules à l'heure.

Il existe en effet des armateurs malhonnêtes qui ignorent délibérément les normes existantes et des affréteurs, qui, attirés par les prix faibles que demandent les armateurs de mauvaise qualité, refusent de prendre en compte l'état navrant des navires et les conditions de travail abominables de l'équipage.

L'Europe s'est efforcée d'y apporter une réponse claire par l'introduction de règles plus sévères régissant la qualité des navires qui fréquentent nos ports. Mais cela ne suffit pas, car les règles doivent également se traduire dans la pratique pour écarter, de nos rivages, les armateurs de mauvaise qualité. Evidemment, ce genre de mesures peut s'avérer extrêmement protectionniste, d'où la nécessité de les inscrire dans le cadre et la réalité de notre secteur mondial.

Les États membres européens doivent pleinement assumer leurs responsabilités: il ne suffit pas d'interdire l'accès à nos ports à certains armateurs ou de les écarter de nos rivages, car nos propres armateurs doivent être mis en mesure d'affronter la concurrence inscrite aux 'registres ouverts', les dites pavillons de complaisance. L'Europe a engagé la lutte contre les navires en mauvais état par l'introduction de contrôles renforcés au niveau de la sécurité maritime. Ces règles et les inspections doivent s'appliquer à tous les armateurs, quel que soit leur pavillon. Si ce n'est pas le cas, la compétitivité des armateurs de bonne foi sera une fois de plus mise à rude épreuve et nous nous retrouverions dans la spirale de fuite vers des pavillons jugés plus accueillants. Puisque les armateurs européens contrôlent 40% de la flotte mondiale nos politiciens ont les moyens d'imposer leur volonté au monde maritime et d'éliminer du marché les armateurs exploitant des navires hors normes.

En immatriculant les navires dans leur propre registre national, les pouvoirs publics peuvent déterminer l'emploi, les conditions de travail à bord et la qualité technique des navires, contribuant activement, de la sorte, à la qualité de la navigation, à la protection de

l'environnement et à l'élimination des navires de mauvaise qualité. Si les armateurs peuvent opérer dans le cadre d'un registre national de bonne foi, qui garantit la qualité élevée de la navigation aux mêmes conditions fiscales compétitives que les registres ouverts, ces derniers seront appelés à disparaître ou à s'adapter. Dès 1997, l'Europe en a créé le cadre, par le biais des orientations communautaires sur les aides d'Etat à la navigation, les dites State Aid Guidelines, qui établissent une distinction nette entre le transport maritime et les autres secteurs, en permettant aux Etats membres de prendre des mesures d'exception sur le plan fiscal.

La plupart des Etats membres de l'UE, à l'exception de la France et de la Suède ont déjà pris ces mesures.

Un pays comme la France (et comme la Belgique d'ailleurs) ne peut pas se contenter de vivre des services, mais il se doit de saisir toute occasion de créer un cadre, dans le respect des règles européennes, ouvrant la voie à une politique d'investissement suscitant des secteurs florissants, qui formeront, à leur tour, des pôles de croissance pour d'autres secteurs, plutôt que de mener une politique de subventions fondée sur des scénarios catastrophe d'aide aux entreprises en difficultés.

Le professeur belge Chris Peeters du bureau d'étude Policy Research, qui avait également fourni les fondements scientifiques du registre néerlandais, dont la réussite est notoire, s'est vu demander de procéder à une étude d'impact économique assortie d'options de politique, pour le secteur maritime belge, étude financée en grande partie par les pouvoirs publics.

Les réactions du monde académique, politique et économique à propos de l'étude sur l'impact économique effectuée par le professeur Chris Peeters démontrent qu'il y a une base sociale et économique pour concrétiser enfin les orientations européennes sur le transport maritime. La Belgique a traîné un peu plus que ses voisins européens pour définir une politique lui permettant de rapatrier sa flotte, mais cela n'enlève rien au mérite.

Dans le courant du mois de février 2002, nous avons collaboré avec le gouvernement et le soutien technique des conseillers fiscaux Andersen afin de rédiger une proposition de politique durable. Nous avons pu facilement garantir la neutralité budgétaire étant donné que la Belgique n'a pour ainsi dire pas de revenus directs de la marine marchande. La flotte est en effet « délocalisée » à l'étranger depuis 1991.

Le conseil des ministres a confirmé les intentions du gouvernement après le contrôle budgétaire de fin mars 2002.

Le nouveau registre belge est une construction transparente où l'armement et le régime fiscal peuvent être retracés facilement. Il y a, dans le monde, tellement de registres fiscaux attrayants qu'il y a peu ou pas de motifs purement financiers pour battre pavillon belge. Cependant, les armateurs belges qui veulent investir en Belgique doivent en avoir la possibilité.

Je tiens à vous rappeler que la flotte contrôlée par les armateurs belges avec ses 5.8 millions de tonnes de poids en lourd pour une centaine de navires est plus grande que celle des Pays-Bas, de la France ou de l'Espagne. La Belgique possède une marine marchande sensiblement plus jeune que la flotte mondiale. Par ailleurs, la spécificité des navires donne à la Belgique une des flottes les plus sophistiquées, les plus techniquement avancées et par conséquent les plus chères du monde.

De son côté, le gouvernement doit créer un climat d'investissement stable afin que le secteur maritime puisse davantage contribuer à l'industrie belge et constituer un pôle de croissance pour d'autres secteurs.

Evidemment, nous espérons que, comme aux Pays-Bas, en l'Allemagne et au Royaume-Uni, de nouveaux armateurs vont également rejoindre le registre belge. Grâce à une administration performante, le label de qualité du registre national sera garanti et les candidats armateurs satisferont aux exigences d'un registre sérieux et de haute qualité.

La flotte britannique a entre-temps connu pour la troisième année consécutive une croissance de 40%, tandis que celle des Pays-Bas s'est accrue de quelque 50% depuis 1996. Les armateurs se soumettent volontairement, dans leurs registres nationaux, au contrôle technique sur la qualité des navires et les critères d'emploi et de conditions de travail de leur flotte.

Cela fait des années que notre industrie offre d'ailleurs plus d'emplois qu'il n'y a de candidats et le programme extensif de construction de nouveaux bâtiments de la marine marchande ne fait que renforcer le problème. Nous avons besoin actuellement d'une augmentation importante d'étudiants, qui pourront après leur carrière dans la marine, se diriger vers le secteur public et le secteur privé.

Il convient d'investir davantage dans la formation et dans la promotion des carrières maritimes. Grâce à nos efforts communs, le nombre d'étudiants de l'Ecole supérieure de navigation à Anvers a augmenté de 30 % au cours des deux dernières années, mais c'est encore très insuffisant pour répondre à la demande de l'industrie. Nos exigences de formation, pour nos marins étrangers également, sont élevées mais garantissent la sécurité de la navigation. L'équipage du pétrolier belge Limburg, battant pavillon français, en a pleinement fait la preuve après l'attaque terroriste survenue sur leur navire devant la côte yéménite. Nous comptons également dans ce domaine sur les autorités et espérons leur contribution. La nouvelle législation garantit en outre que tous les membres d'équipage à bord de navires battant pavillon belge sont rémunérés plus qu'honnêtement et pleinement couverts par la sécurité sociale. Ce n'est pas le cas avec un grand nombre d'autres pavillons.

L'Europe n'en est pas parvenu dans les années 80 à mettre sur pied un registre maritime européen à cause du manque d'harmonisation sociale et fiscale entre les différents Etats membres. Cette harmonisation n'existe toujours pas mais l'Europe a clairement besoin d'une politique uniforme dans le domaine de la navigation maritime. Mme Loyola de Palacio, commissaire européenne aux transports, s'est déjà exprimée à plusieurs reprises dans ce sens. Et nous voulons sur ce point prendre l'initiative dans le contexte belgo-luxembourgeois ou même au niveau du Benelux.

Le 15 juillet 2002, le Parlement souscrivait aux dernières mesures visant à permettre le retour de la flotte belge sous le pavillon national. Le 2 août, le Sénat marquait à son tour son accord. Trois années de collaboration intense entre le Gouvernement et le secteur privé ont finalement porté leurs fruits.

Bien que le Gouvernement ait annoncé les mesures prises dès juin 2002, la Commission européenne n'a donné son feu vert qu'en mars 2003. Ainsi, le retour de la flotte belge sous le pavillon national n'a lieu que maintenant.

Jusqu'à présent 35 navires représentant environs 35% de la flotte belge ont faits une demande de repavillonnement. Un nouveau armateur c'est déjà inscrit couronnant immédiatement nos efforts de succès.

Bien sur, le redémarrage du registre belge connaîtra des incidents de parcours mais l'ensemble des mesures prises sur le plan fiscal et social nous encourage d'envisager l'avenir avec confiance et nous espérons que la France, avec sa grande tradition maritime, rejoindra bientôt les rangs des registres maritimes européens renouvelés.
