

Quand le Roude Léiw a le pied marin

Près de 170 bateaux commerciaux sillonnent les mers sous les couleurs luxembourgeoises. Une activité légale qui permet au Luxembourg de mieux gérer la logistique et aux armateurs de gagner en flexibilité.

Croiser dans un grand port un chimiquier ou un dragueur qui arbore le Roude Léiw étonnera toujours un certain nombre de personnes qui se demanderont comment un pays, qui ne possède comme seul grand cours d'eau que la Moselle, peut avoir son pavillon sur de grands navires marins. Pourtant, c'est légal et lucratif.

La question du pavillon de complaisance, c'est-à-dire quand un navire arbore un pavillon autre que celui de son pays de propriété, effleure inmanquablement l'esprit des plus sourcilleux. Pourtant, c'est légal, l'article 90 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, le 10 décembre 1982, dispose que «tout État, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon».

Lorsque le Luxembourg crée son pavillon en 1990, la marine marchande européenne est en pleine crise et subit de plein fouet les délocalisations de bateaux qui préfèrent arborer des pavillons de complaisance de pays lointains et peu regardants plutôt que de se conformer aux normes européennes. Si la création du pavillon repose pour le gouvernement luxembourgeois sur une volonté de diversification de ses activités économiques, elle est aussi poussée par la marine marchande belge qui souhaite pouvoir bénéficier d'un pavillon «belge bis» pour éviter de lointaines délocalisations. L'époque où le Roude Léiw flirtait dangereusement avec la définition du pavillon de complaisance est aujourd'hui révolue.

«Tous les bateaux immatriculés au Luxembourg doivent se conformer aux standards de sécurité internationaux et présenter les brevets de leur équipage. Pour

obtenir le pavillon, il faut aussi payer des taxes et les armateurs doivent avoir un bureau ici», explique Robert Biwer, le commissaire luxembourgeois aux Affaires maritimes. Bien sûr, il n'y a pas de marins luxembourgeois à bord des bateaux portant le pavillon du pays, un fait que regrette d'ailleurs Robert Biwer. Mais cela n'empêche pas les marins ressortissants de l'UE ou du reste du monde de cotiser à la Sécurité sociale luxembourgeoise. Le Luxembourg est loin de grands ports et certains de ses bateaux naviguent même jusque vers Dubai. Alors pour être en conformité avec les règles, le Luxembourg mandate des sociétés spécialisées pour aller vérifier régulièrement sur place l'état de ses bateaux dont la durée de vie ne peut pas, par exemple, excéder 15 ans.

► Une activité incontournable

«Les brevets de tous les marins qui sont à bord de nos bateaux doivent être vérifiés. C'est fait ici à Luxembourg au sein de notre petite équipe de dix personnes, qui a du travail, car les équipages des bateaux changent souvent, et à chaque fois nous devons nous référer au pays d'origine des marins pour vérifier si les certificats sont vrais», reprend Robert Biwer. Si le Luxembourg s'attache au développement de la marine marchande, c'est qu'il vise une optique plus large de développement du secteur logistique dans lequel il est plus aisé d'être présent sur tous les moyens de transport.

«Si un bateau de notre pavillon arrive à Anvers, il peut tout de suite charger sa cargaison dans un camion ou un train et venir au Luxembourg, où le dédouanement sera fait sur place», ajoute

Robert Biwer.

De grandes sociétés maritimes comme Jan De Nul ont déjà élu domicile au Luxembourg. Le gouvernement a également appuyé la création d'un cluster luxembourgeois qui doit faire la promotion des affaires maritimes. Ce dernier travaille en étroite collaboration avec le cluster dédié à la logistique. «Quand on sait que 90 % des marchandises mondiales transitent par bateau, on ne peut pas y échapper si on veut se positionner sur la logistique», se justifie Robert Biwer.

On peut toutefois encore se demander ce qui décide un armateur à venir immatriculer son bateau au Luxembourg. Le pays, tout comme il l'a habilement fait dans la finance, sait faire jouer la concurrence fiscale, un atout qu'il a utilisé pour les secteurs maritimes. Quand beaucoup de pays appliquent la taxe en fonction du tonnage des bateaux (qu'ils soient pleins ou vides, ils payent la taxe en fonction de leur capacité), le Luxembourg a choisi de taxer les bateaux comme n'importe quelle autre entreprise, c'est-à-dire sur le revenu. Un élément intéressant pour certains bateaux. Le Luxembourg a aussi fait de la rapidité et de la flexibilité ses atouts pour attirer les armateurs : «S'il le faut, on peut immatriculer un bateau en un jour. Au Luxembourg, nous sommes une petite équipe, c'est aussi un avantage pour faire les papiers», ajoute Robert Biwer. Bref, le Luxembourg, qui compte aujourd'hui 170 bateaux dans son registre du commerce, a su trouver les atouts pour plaire et le Roude Léiw n'est pas près de disparaître des mers.

De notre journaliste
Delphine Dard

Les bateaux du pays

Le Luxembourg compte environ 170 navires enregistrés à son registre du commerce. La moitié est constituée de yachts de luxe et gros bateaux de croisière qui ont une activité commerciale et l'autre moitié est constituée de bateaux purement marchands. Parmi ces derniers, on trouve des chimiquiers, des

dragueurs ou encore des ferrys. Les dragueurs, ces bateaux qui effectuent des travaux, sont nombreux au sein de la flotte qui arbore le pavillon luxembourgeois. Au sein des ferrys, le Luxembourg prête son pavillon à beaucoup de bateaux stationnés en Belgique qui transportent les voitures neuves en Grande-Bretagne. Les bateaux immatriculés au Luxembourg circulent dans le monde entier : cela va de ports belges à Dubaï, en passant par le golfe d'Aden et l'Afrique.

Des pavillons surveillés

Le pavillon de complaisance est une pratique combattue mais qui subsiste encore.

Dans les années 1990, l'International Transport Workers' Federation (ITF) a considéré le pavillon luxembourgeois comme étant un pavillon de complaisance, ce qui a causé des problèmes certains aux bateaux portant ces couleurs et qui se sont vu refuser l'entrée de

certains ports. Mais aujourd'hui, le Luxembourg a réalisé les réformes juridiques, a engagé un dialogue social avec les syndicats et a amélioré le cadre fiscal entourant le pavillon, qui n'est plus aujourd'hui considéré comme étant de complaisance. On considère qu'un

pavillon est de complaisance, quand le lien entre celui-ci et le propriétaire du navire n'existe pas. En l'absence de régulation nationale, cette pratique entraîne souvent des abus tels que la non-application des normes sociales. Elle permet aussi aux armateurs peu scrupuleux d'échapper aux contrôles. L'ITF se bat depuis un demi-siècle contre ces pratiques et possède ses propres inspecteurs pour vérifier les bateaux.

Un secteur porteur

La Chambre de commerce a présenté fin novembre un nouveau cluster, aussi appelé grappe technologique et destiné à faire la promotion à l'étranger des affaires maritimes luxembourgeoises. Il s'agit pour la quinzaine d'entreprises de vanter les mérites d'un pavillon, qui se veut être un gage de qualité. Le cluster

regroupe des acteurs strictement maritimes du Luxembourg comme Cobelfret, CFL Multimodal ou Jan de Nul. Mais les domaines de la banque, du conseil et du droit sont aussi présents avec Dexia-BIL, PwC ou encore Arendt et Medernach. Le secteur maritime qui représente de lourds investissements intéresse beaucoup de secteurs. Au Luxembourg, l'assurance maritime pour des bateaux affiliés au pays ou non représente la première activité non-vie des courtiers en assurances du pays.