

Quel est l'impact de la crise sur le secteur maritime luxembourgeois?

# «On résiste mieux que les autres»

Le commissaire aux Affaires maritimes Robert Biver explique les raisons de cette résistance

PAR NADIA DI PILLO

**Le secteur du transport maritime est incontestablement l'un des plus touchés par la crise économique. Toutefois, certains pays résistent mieux que les autres. Le commissaire aux Affaires maritimes Robert Biver explique pourquoi le secteur maritime luxembourgeois tire son épingle du jeu.**

■ **Nous traversons une crise économique mondiale. Le secteur maritime luxembourgeois est-il directement touché?**

L'impact de la récession économique mondiale se fait ressentir sur tous les secteurs d'activité et, très clairement, la crise affecte également les transports maritimes. Néanmoins, le secteur maritime luxembourgeois résiste mieux que d'autres. L'impact de la crise est limité comparé à l'étranger, où différents armateurs sont beaucoup plus touchés. C'est le cas notamment pour le trafic des conteneurs qui accuse de très fortes baisses.

■ **Quelle est la raison de cette bonne résistance?**

Une première raison est certainement que nous sommes sur un marché de niche caractérisée par une très forte spécialisation. Prenez les navires de dragage qui constituent une partie importante de notre flotte. L'entreprise Jan De Nul, par exemple, est spécialisée dans ce type de travaux et continue à développer ses projets malgré la crise. Il faut savoir que pour maintenir l'accès au port, des travaux de dragage sont constamment indispensables.

Un autre exemple est Cobelfret. Une activité importante de cette société consiste dans le transport de voitures et de camions dans la mer du Nord. Les pertes dans ce domaine ont pendant un certain temps pu être en partie compensées par une activité annexe, à savoir la gestion d'énormes parkings situés près des ports. D'un autre côté la livraison de matières premières vers la Chine a repris et génère de nouveau des bénéfices. Et puis il y a les avitailleurs-remorqueurs qui livrent des vivres et des fournitures diverses à des plate-

formes de forage. Ils sont également utilisés pour déplacer ces plates-formes. Ces missions doivent continuer également en temps de crise.

Une autre raison de cette résistance est plus financière. Le régime fiscal applicable dans le secteur maritime luxembourgeois est un peu différent des dispositifs

fiscaux existant à l'étranger. Alors que beaucoup de pays appliquent la «taxe au tonnage» (il s'agit d'un impôt forfaitaire calculé sur base de la capacité de charge des navires qu'ils soient pleins ou vides), le Luxembourg taxe les entreprises maritimes comme n'importe quelle autre entreprise, c'est-à-dire sur le revenu.

■ **Combien de navires battent aujourd'hui pavillon luxembourgeois?**

Le Luxembourg compte aujourd'hui plus de 190 bateaux dans son registre maritime. Le nombre de navires a même légèrement augmenté pendant la crise. Nous devrions dépasser le cap des 200 unités d'ici à la fin de l'année.

■ **Comment expliquez-vous cette progression en pleine crise économique?**

Cette progression s'explique, en partie, par les investissements à long terme qui sont mobilisés par le secteur. Il faut savoir aussi que la plupart des entreprises maritimes étaient suffisamment solides pour résister à ce choc. Les entreprises ont accumulé des réserves par le passé. Cela permet de continuer les dépenses, surtout les dépenses d'investissement. Beaucoup d'entreprises préparent déjà l'après-crise.

■ **Quel type de bateau le Grand-Duché attire-t-il le plus?**

Les navires de dragage continuent de représenter une place très importante dans la flotte luxembourgeoise. Dragues à désagrégateurs, dragues autoporteuses ou dragues excavatrices, nos entreprises sont très spécialisées sur ce créneau. La semaine dernière, j'ai assisté à Anvers au baptême de la plate-forme de levage «Goliath». Dans deux semaines, cette plate-forme appartenant au groupe DEME et imma-

triculée au Luxembourg, effectuera sa première mission dans la construction d'un parc d'éoliennes offshore près de l'île allemande de Borkum. Le projet nécessite d'importants travaux de dragage. Le Luxembourg a clairement des atouts à faire valoir sur ce créneau.

■ **Quel est le poids du secteur dans l'économie luxembourgeoise?**

Le poids du secteur dans l'économie nationale n'a pas été chiffré à ce jour, mais c'est un des projets que je souhaite réaliser dans les prochains mois. D'une manière générale, de nombreuses entreprises sont liées directement ou indirectement au secteur maritime. Une dizaine d'entreprises travaillent aujourd'hui exclusivement dans ce secteur au Luxembourg, ce qui représente une bonne cinquantaine d'emplois. Il faut ajouter ensuite tous les services associés tels que les assurances, les banques, les avocats, les consultants ou les fiduciaires. Il suffit de voir le cluster maritime pour se rendre compte de la diversité des entreprises. Celle-ci se reflète également au niveau des entreprises qui participeront à la Monaco Yacht Show du 23 au 26 septembre 2009. Neuf entreprises luxembourgeoises représentants divers secteurs d'activité ont choisi d'y être présentes. Cette année la Menuiserie Kremer, SES-Astra et Eurocomposites y participeront pour la première fois, et je les cite afin d'illustrer la diversité des intérêts liés au secteur.

■ **Quelles sont les conséquences de la crise sur l'emploi?**

L'année dernière nous avons émis 2.400 livrets marin pour les marins servant à bord de navires battant pavillon luxembourgeois. Une demande de chômage partiel avait également été introduite, mais elle n'avait pas pu être retenue parce que l'activité en question avait lieu à l'étranger. D'une manière générale, le secteur maritime continue cependant de manquer de bras. Les principaux opérateurs maritimes manquent de personnel naviguant qualifié. Le recrutement reste difficile, et pourtant, les métiers de la mer offrent des perspectives rares, que l'on ne retrouve pas forcément

**dans d'autres activités.**