

Institut Français de la Mer

Communiqué de presse du 21 décembre 2004

Investissement maritime : inquiétudes et urgence...

La Commission européenne vient de décider de lancer une enquête approfondie sur le régime français des GIE fiscaux, pour vérifier sa compatibilité avec les règles européennes sur les aides d'État.

L'IFM s'étonne et s'inquiète. Il ne comprend pas que cette procédure soit déclenchée alors que la Commission sait très bien que le GIE fiscal, connu d'elle depuis sa mise en place en 1998, est un système de financement des navires moins favorable au développement de la flotte européenne que la « loi sur les quirats » qui l'a précédé, une loi qui n'avait posé à la Commission aucun problème, ni de principe, ni d'application :

- Le GIE fiscal n'a créé aucune distorsion de concurrence. Depuis son introduction, s'il n'a été en effet en mesure que de maintenir le nombre de navires immatriculés en France, il a par contre le mérite d'avoir consolidé l'emploi maritime et modernisé la flotte de commerce française qui est aujourd'hui parmi les plus jeunes au monde, ce qui est un bon point essentiel pour la sécurité maritime.

- Ce système bénéficie à tous les armements européens et n'est pas très différent de ceux des autres États membres à vocation maritime et de la Norvège. L'IFM rappelle que les autres pays européens ont tous des dispositifs nationaux analogues.

Dans ces conditions, il est difficile de comprendre que Bruxelles engage une procédure sur des bases qui pourraient se révéler contestables, envers le seul GIE fiscal français. En outre il est certain que quasiment tous les investissements de navires sous pavillon français sont d'ores et déjà gelés. Les armateurs opérant de France sont et seront en effet contraints de placer leurs nouveaux navires sous les pavillons étrangers qui ne présentent pas le risque d'une remise en cause de l'investissement.

De ce fait, le pavillon français subit immédiatement une fâcheuse et inique distorsion de concurrence.

L'IFM considère que la question de l'existence d'un secteur maritime puissant en Europe se pose globalement sur un plan stratégique et doit être traitée de manière positive par l'Union européenne. Il serait en conséquence normal qu'un audit soit entrepris par la Commission sur l'ensemble des dispositifs législatifs et fiscaux des États maritimes européens, dont la plupart ont vu - bien plus que la France - le nombre de navires opérés sous leur pavillon augmenter. Un examen complet et comparatif des politiques maritimes des États

membres permettrait seul de s'assurer de l'équilibre des systèmes mis en place... en ayant pour objectif une norme européenne d'harmonisation des financements des pavillons de l'Union, ayant pour finalité partielle une compensation justifiée des surcoûts des marins. De fait, le but ne devrait pas être de « désarmer l'Europe », mais de « l'armer » pour faire face à une concurrence globale sur un marché du transport maritime totalement ouvert.

Dans ce contexte, l'IFM demande au nouveau commissaire européen à la concurrence, Madame Nelly Kroës dont la connaissance du commerce maritime européen est reconnue, d'orienter ses services - en étroite collaboration avec le nouveau commissaire européen aux transports, Monsieur Jacques Barrot - vers une politique de soutien aux transports européens par voie maritime afin de consolider la position européenne mondiale dans le secteur (tout en permettant l'émergence rapide d'une alternative maritime au tout routier pour satisfaire les besoins de la croissance des transports intérieurs du continent).

L'IFM sait qu'il peut compter sur le Gouvernement français pour appuyer avec les autres États membres maritimes une stratégie de soutien aux flottes de commerce de l'Union européenne, atout capital pour développer l'emploi de navigants. Il insiste sur l'urgence de faire tout son possible pour lever très vite toute ambiguïté avec Bruxelles.

