

Vers un pavillon français plus compétitif

Chris Peeters

Professeur à l'Université d'Anvers RUCA
Président de la S.A. Policy Research Corporation

Le titre de mon exposé sous-entend que le pavillon français n'est plus compétitif. La stagnation du pavillon français depuis un certain nombre d'années est clairement démontrée par les statistiques et une réflexion de fond sur l'avenir du pavillon français et son impact sur l'économie nationale s'impose. Cette réflexion doit prendre en compte les parties engagées dans le transport maritime, c'est-à-dire les compagnies maritimes et les associations maritimes, les syndicats et le gouvernement. On peut dire qu'en suivant un processus de recherche qui sera défini dans cette présentation, l'instauration du pavillon français compétitif devient possible, et ce dans un délai de neuf mois.

Néanmoins, puisque chaque situation est différente, l'instauration d'un pavillon français compétitif impose une connaissance approfondie du secteur et la mise en application d'un processus de recherche et d'un processus de décision.

Premièrement, on doit connaître la contribution du secteur maritime à l'économie française en valeur ajoutée, en points de reflux vers le gouvernement, etc.

À cet effet, Policy Research Corporation a développé une méthodologie appropriée : l'étude de l'impact économique, l'EIS. Il est illusoire de penser qu'on peut changer une politique traditionnelle sans effectuer une analyse robuste ou sans développer une stratégie concrète concernant le processus de décision. Il est quand même important de souligner le fait qu'une nouvelle politique maritime n'est pas contradictoire avec la création d'emplois. Bien que chaque situation soit différente, la nouvelle politique néerlandaise que nous avons développée pour le gouvernement des Pays-Bas confirme la validité de cette affirmation. Afin de mieux apprécier l'envergure de la nouvelle politique maritime néerlandaise, il est utile de se rappeler les parties composantes à la politique maritime. Bien que toutes les parties ont leur importance, certaines méritent une considération toute particulière : la diminution du coût des équipages, la baisse des taxes (une taxation au tonnage), l'amélioration de la qualité, de la sécurité et de la protection de l'environnement (il faut poursuivre une politique réaliste), et bien sûr l'éducation et la formation des officiers et des marins.

La différence entre les trois politiques proposées au pays, c'est-à-dire une politique de laisser-faire, la continuation de la politique traditionnelle et la politique d'encadrement, a été exprimée en valeur ajoutée. Cette possibilité est particulièrement cruciale puisqu'on doit être en mesure d'évaluer préalablement l'impact des mesures préconisées. Ceci est absolument

nécessaire afin de convaincre des décideurs, comme par exemple le Ministre des Finances ou le Ministre des Transports, les armateurs, ou les responsables syndicaux.

Depuis l'instauration du nouveau pavillon néerlandais, en 1996, les premiers résultats concrets sont une réussite. Cruciales pour le succès du politique et la stabilité, il faut aussi que les règles soient claires, comme Monsieur Vincent Bolloré l'a expliqué si vivement ce matin. Le nombre de navires en Hollande a augmenté de près de 50 % ; l'emploi s'est accru de 40 %, et la valeur ajoutée a grimpé de 30 %.

Nous avons développé un système similaire pour l'Allemagne, et la Commission européenne a soutenu nos études pour l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Comme déjà indiqué auparavant, l'étude de l'impact économique, l'EIS permet d'estimer à l'avance l'impact des mesures préconisées. Nonobstant le fait que chaque situation est unique, la procédure méthodologique de l'EIS mène à des conclusions robustes. L'étude de l'impact économique permet de calculer aussi bien l'impact direct en valeur ajoutée-reflux vers le gouvernement - que l'impact indirect.

Pour terminer, je pense qu'il est utile également que je vous présente les quatre éléments qui constituent l'approche caractéristique de la Policy Research Corporation car ces éléments font partie intégrante du processus de recherche auquel je me suis référé au début de ma présentation. La méthodologie doit être scientifiquement viable et conduire à des solutions concrètes. Policy Research cherche à être un *sparing partner*, c'est-à-dire que les rapports ne sont pas écrits dans le but de représenter docilement les idées, préconçues peut-être, d'un client ou des autres acteurs. Dès le démarrage d'une étude, Policy Research Corporation suit une stratégie qui augmente les chances de mise en application des mesures préconisées, par exemple en impliquant tous les acteurs importants dans l'élaboration de l'étude. Parce que 80 % de nos travaux sont faits à l'étranger, nous avons pour tradition de travailler ensemble avec des instituts locaux. Le résultat de cette approche est que le processus de prise de décision politique est fortement facilité.

Parce que nous utilisons une méthodologie confirmée, je peux vous assurer que dans un délai de neuf mois, il est possible d'instaurer un pavillon français compétitif. La question cruciale reste néanmoins : dans quelle mesure le gouvernement, l'association des armateurs et les syndicats sont-ils prêts à participer et bien sûr à contribuer à un tel projet EIS ?