

## LE PROBLEME DU REGIME FISCAL.

---

Par **A. DE BOSSCHERE**,  
Directeur de l'Union des Armateurs Belges.

---

L'armement belge souffre de certaines conditions spéciales qui le mettent en conditions d'infériorité dans la lutte qu'il doit soutenir dans ce grand marché international que constitue celui des frets.

La Belgique est un pays où la liberté commerciale est des plus larges et celle-ci est certes un des éléments qui ont le plus favorisé son développement industriel. Il peut donc paraître extraordinaire qu'une activité économique : l'armement maritime, doive faire état de l'existence de cette liberté pour demander que l'on examine les problèmes qui se posent pour lui, sans idées préconçues, afin de les dissocier de ceux que d'autres branches économiques auraient à faire valoir.

C'est qu'il y a des nuances dans ce que l'on appelle la liberté économique.

Malgré que notre industrie soit largement exportatrice, rares sont ses branches qui en même temps que l'exportation ne dérivent une grande partie de leur activité de l'existence d'un marché intérieur de plus de 8 millions d'individus. Des parties de ce marché intérieur ont encore, à certaines époques, été protégées directement ou indirectement. Des droits de douane, des contingents, des subsides, etc. se retrouvent dans l'arsenal de cette protection.

L'armement belge qui s'est axé principalement sur la ligne régulière, par conséquent sur les possibilités qu'offrent nos ports tant à l'entrée qu'à la sortie, se trouve en face d'armements étrangers qui viennent chercher chez nous l'aliment qu'il leur faut pour compléter les cargaisons insuffisantes de leurs propres ports.

Il faut donc que notre armement soit suffisamment fort pour résister et survivre.

Or, si nous examinons le régime fiscal belge nous nous apercevons qu'il s'adapte très mal aux particularités de l'exploitation maritime.

Comme nous le disions plus haut celle-ci est dominée par le marché international des frets, dépendant lui-même grosso

modo d'un des deux éléments principaux suivants : la conjoncture économique ou l'importance du tonnage en service. (Il y a quelques années nous aurions dit le tonnage à flot, mais ce terme n'est plus exact depuis l'existence aux États-Unis d'une flotte marchande en réserve.)

L'expérience a prouvé que c'est bien l'industrie maritime qui est la plus sensible aux éléments qui la gouvernent. Les périodes de crise sont longues, les périodes de « boom » courtes.

Une des conséquences de cet état de choses, qui saute d'ailleurs immédiatement aux yeux, c'est que l'armateur prudent est celui qui préparera des réserves quand les temps sont bons pour pouvoir traverser les mauvaises périodes et attendre des temps meilleurs.

Quelle forme prendront ces réserves ? Certaines d'entr'elles, cela se conçoit sans peine, devront servir à combler les pertes pendant les années de crise. D'autres auront en vue le renouvellement du matériel en accélérant l'amortissement autant qu'il sera possible de le faire. Ces réserves devront d'ailleurs tenir compte de ce que les progrès continuels dans le domaine de la construction navale et les exigences sociales du séjour à bord de l'équipage demandent à chaque renouvellement, à conditions égales de tonnage, des montants qui augmentent constamment.

Les détracteurs de l'instauration de modalités spéciales à l'armement en matière fiscale, objectent notamment qu'en matière de renouvellement un navire n'est pas bien différent d'une machine dans une usine.

Peut-on leur répondre, comme l'ont fait remarquer dernièrement nos collègues anglais, que le navire est plus qu'une machine. Chaque navire est une usine en lui-même.

Sa coque ce sont les bâtiments et dans ce bâtiment-coque se trouvent les machines.

Coque et machines sont non seulement soumises à une usure régulière, mais bien souvent, avant même que leur remplacement par usure s'impose, ne répondent-elles plus aux exigences de l'exploitation, par exemple par des modifications dans les courants commerciaux ou par la mise en service par des concurrents d'unités plus efficaces.

Or, quand le navire est démodé ou usé, ce sont le bâtiment et toutes les machines qui s'y trouvent qui sont du même coup devenus de la mitraille. Quelle est l'industrie qui se trouve

ainsi forcée de renouveler en une fois bâtiments et machines ? Quelle est l'usine qui doit faire ce renouvellement en un laps de temps aussi court que de 15 à 20 ans ? Quelle est l'usine qui pendant la période qui couvre la vie utile de son ensemble bâtiments et machines ne rencontrera qu'une fois un « boom », au maximum deux ?

Comment rencontrer dans le cadre de la législation fiscale les nécessités impérieuses qui découlent de ce qui précède ?

En prenant les mesures suivantes :

1<sup>o</sup>) Autorisation de faire une provision annuelle, en exemption d'impôts, pour travaux de classification périodiques ;

2<sup>o</sup>) Autorisation aux armements de compenser les pertes de plus de deux années par les bénéfiques ultérieurs ;

3<sup>o</sup>) Autorisation d'amortir les navires dans une proportion plus considérable que celle admise par le fisc ;

4<sup>o</sup>) Autorisation de constituer un fonds de réinvestissement en exemption d'impôts, sous la condition que ce fonds soit employé dans les cinq ans à l'achat de nouveaux navires.

Il n'y a pas de doute que ces mesures permettraient de renforcer d'une façon sensible la structure de notre armement.

Cependant des anomalies se révèlent encore en matière fiscale dans ce qui est du domaine de l'exploitation proprement dite.

Signalons l'existence :

1<sup>o</sup>) de la taxe de transmission de 4 ½ % et plus sur les fournitures d'objets d'armement, de gréement et d'ameublement ;

2<sup>o</sup>) de la taxe de 4 ½ % sur les factures de réparations de navires belges sur les chantiers belges ;

3<sup>o</sup>) de la taxe de transmission de 1 % sur ventes et marchés pour construction de navires ;

4<sup>o</sup>) de la taxe de 3 ½ % sur les primes d'assurances maritimes.

Les navires étrangers qui fréquentent nos ports sont exempts de ces taxes. L'équité et la simple logique imposent que les navires belges en soient exonérés.

Nous croyons ne pas devoir nous appesantir à ce sujet. Une importante association internationale d'armateurs, la « Baltic and International Maritime Conference », dans un de ses derniers bulletins, s'est étonnée de ce régime différentiel au détriment du pavillon national. Nous pouvons donc dire que la cause est entendue.

Nous nous permettons en conséquence de déposer le vœu suivant :

Le Congrès international de la Mer, réuni à Ostende du 20 au 22 juillet 1951, après avoir entendu le rapport consacré au régime fiscal à appliquer à la marine marchande belge :

- estime que le rapporteur a établi clairement qu'il y a des raisons péremptoires pour appliquer à la marine marchande belge des mesures fiscales qui lui seraient propres ;
  - que ces mesures ne portent aucun préjudice à la situation en matière fiscale des autres industries ;
  - qu'au contraire, celles-ci en retireront un bénéfice indirect par une plus grande activité que l'armement pourra donner à de nombreux secteurs industriels du pays ;
  - que pour les mêmes raisons et par le fait que les principales mesures envisagées ne se traduiront que par un déplacement des années de perception de l'impôt, les finances publiques ne supporteront pas de diminution de rentrées :
  - qu'il est en conséquence de l'intérêt général bien compris de prendre les mesures suivantes :
1. Autorisation de faire une provision annuelle, en exemption d'impôts, pour travaux de classification périodiques ;
  2. Autorisation aux armements de compenser les pertes de plus de deux années par les bénéfices ultérieurs ;
  3. Autorisation d'amortir les navires dans une proportion plus considérable que celle admise actuellement par le fisc ;
  4. Autorisation de constituer un fonds de réinvestissement en exemption d'impôts, sous la condition que ce fonds soit employé dans les cinq ans à l'achat de nouveaux navires ;
  5. Suppression de la taxe de transmission de 4 1/2 % et plus sur les fournitures d'objets d'armement, de gréement et d'ameublement ;
  6. Suppression de la taxe de 4 1/2 % sur les factures de réparations de navires belges sur les chantiers belges ;
  7. Suppression de la taxe de transmission de 1 % sur ventes et marchés pour construction de navires ;
  8. Suppression de la taxe de 3 1/2 % sur les primes d'assurances maritimes.