

Cobelfret, de port en port

Un lien historique avec Luxembourg



«Clémentine», à Dunkerque

Vraquier, ferry, Ro-Ro... Cobelfret a choisi de jeter l'ancre à Luxembourg pour la gestion de ses bateaux. Et de ses marins.

MICHEL PETIT

Cobelfret est un peu le fruit de l'industrialisation, celle qui a fait la richesse du Luxembourg. Une industrialisation qui, en amont comme en aval de la production, a toujours nécessité de colossaux moyens de transport des matières premières d'abord, des produits finis ensuite. Freddy Bracke aime souligner le lien historique qui, à cet égard, unit le Luxembourg à la société dont il est administrateur délégué. Des vraquiers comme ceux qu'affrète Cobelfret ont toujours transporté les matières premières, charbon et minerai de fer, utilisées par la sidérurgie, dans les hauts-fourneaux de par le monde. Aujourd'hui, en aval de la chaîne, Cobelfret s'appuie sur un second pilier, celui du pro-

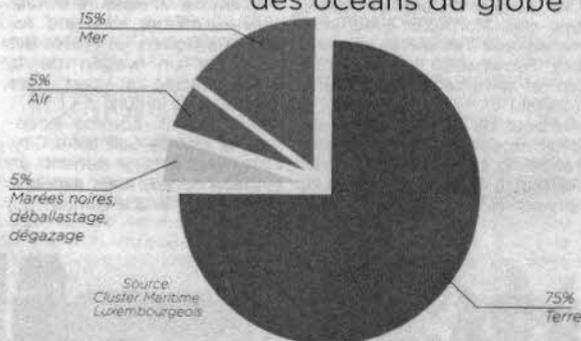
duit fini, comme la voiture ou tout ce qui se transporte en conteneurs, du matériel de chantier à la lingerie fine. La société embarque ces marchandises sur les ferries (mais des ferries sans passagers) ou sur les Ro-Ro (pour le transport des véhicules), que l'on charge et décharge rapidement. Tout cela voguait ensuite sur des trajets courts

(Grande-Bretagne, Suède, Irlande...), du cabotage intra-européen, via les «autoroutes de la mer», un concept qui se met en place progressivement.

RO-RO

Cobelfret ne dédaigne pas non plus le port terrestre, le port intérieur, comme le ter-

Origine des pollutions des océans du globe



RO-RO ET DRAGUEUR

Le lion rouge est vite devenu le symbole de l'intransigeance, d'une application rigoureuse des normes internationales, des plus hauts standards de sécurité.

«Outre par sa modernité, dit le cluster maritime, la flotte du Luxembourg se caractérise par la diversité des navires enregistrés.»

- les Ro-Ro, équipés d'un pont-lévis pour l'entrée et la sortie facile des véhicules;
- les ferries, yachts et paquebots de croisière;
- les porte-conteneurs;

- les vraquiers;
- les navires-citernes;
- les navires de service et d'assistance (ils servent d'auxiliaires aux autres navires);
- les aviateurs (ils ravitaillent en combustible);
- les remorqueurs (assistent les bateaux en difficulté, déplacent les grues, aident les navires à accoster ou appareiller);
- les dragues;
- les câbliers (posent les câbles sous-marins de télécommunications ou d'énergie).

COMPLAISANCE... (SUITE)

Les plus importants registres d'immatriculation sont les plus anciens pavillons de complaisance, le Panama et le Libéria, suivis de près par leurs émules.

L'utilisation des pavillons ouverts est une composante sinon une caractéristique du secteur maritime dans une perspective mondiale. Les principales critiques portent généralement sur la distorsion de concurrence, les standards de sécurité et les conditions sociales. Il est vrai que les catastrophes maritimes ayant fait la une de la presse ces dernières années étaient causées par des navires battant pavillon de complaisance. Ils n'ont point l'exclusivité des accidents, le *Herald of Free Enterprise* battait pavillon britannique.

Le débat public, comme souvent, est réducteur de la problématique. Ce qui est primordial est le sérieux de la compagnie maritime et partant la qualité du navire et des équipages. Un rapport UNCTAD de 1981 dégage dix raisons sur la probabilité de la non-observation des standards de sécurité sous pavillon ouvert dont voici quelques exemples. Les véritables armateurs ne sont pas toujours ou facilement identifiables; la gestion technique ne se fait pas en relation ou sous les yeux d'une administration maritime. Les véritables armateurs peuvent changer d'identité, changer de pavillon, etc. Comme l'équipage n'a pas la nationalité du pavillon, il n'a pas besoin d'être en contact avec l'administration. Les pavillons de complaisance n'ont pas de syndicats qui jouent un rôle important pour le respect des standards de sécurité et des standards sociaux. L'impact du contrôle portuaire est moindre, dans la mesure où les déficiences sont notifiées à l'administration du pavillon qui n'a pas d'emprise directe sur le propriétaire. L'armateur a une forte emprise sur l'équipage et il peut le changer à sa guise. L'application effective des standards par l'administration est incompatible avec l'exploitation commerciale d'un registre maritime. Ce rapport constitue une attaque virulente contre le phénomène des pavillons ouverts, mais il serait erroné d'affirmer que l'utilisation d'un pavillon ouvert correspond à ces réalités. Les plus grandes compagnies maritimes utilisent les pavillons ouverts avec leurs navires neufs et des équipages qualifiés, correctement traités et payés.

Sur le plan de la sécurité, certains registres ouverts ont pris une position de leadership pour améliorer la performance de leur flotte en termes de sécurité.

MÉ MARC GLOTT

minial qui s'étend sur le Pôle européen de développement, entre Luxembourg et Belgique.

Un PED éventuellement relié par chemin de fer, étape entre la mer et la route vers un proche destinataire.

Un roulis: jadis la sidérurgie gagnait les sites maritimes, aujourd'hui, la mer joue les

prolongations loin dans les terres.

À Luxembourg, Cobelfret dispose d'un centre administratif, comptable et financier (45 emplois).

Il gère aussi les équipages de sa dizaine de bateaux luxembourgeois, soit quelque 400 marins. Mais pas un seul n'est luxembourgeois.

AUTOROUTES

Le président du cluster maritime, Freddy Bracke, se fait volontiers l'écho de la Commission européenne, soucieuse de créer ce que l'on appelle tout simplement «les autoroutes de la mer». D'autant que, «tout naturellement, les importateurs et exportateurs choisissent la voie maritime. Aussi bien la Commission que le gouvernement et notre secteur sont persuadés qu'il faut déplacer les matières transportées par la route vers d'autres modes de transport. La route s'asphyxie, tant sur le plan de l'économie que de l'écologie, que l'on ne prend jamais en compte, dont on ne connaît pas le coût. Nous plaillons pour un modal-split entre le rail et les autoroutes de la mer. CFL-Cargo (d'ailleurs membre du cluster) participe à ce mode de transport. Et on peut retenir ce raisonnement pour la navigation fluviale, sur le Rhin, la Meuse, la Ruhr. Malheureusement, tous ces axes vont du nord au sud. Rien n'existe d'est en ouest. Les réseaux fluvial et ferroviaire

sont délaissés au profit de la route. Ils sont les parents pauvres. Par exemple, les sociétés de chemins de fer donnent toujours la priorité à un train de passagers, jamais de marchandises.»

LENTEUR

«Autre exemple: il n'existe pas de TGV pour les marchandises. Un train transportant des cargaisons du nord au sud roule à une vitesse moyenne de 35 km/h. Il serait intéressant de calculer la vitesse d'un train entre le Luxembourg et les grands ports de la mer du Nord (Zeebrugge, Rotterdam, Anvers) ou de l'océan (Dunkerque). Seule, avec les CFL, se développe la jonction vers le sud de la France. S'ajoute le problème du volume transporté.

Combien de camions faut-il pour transporter l'équivalent d'une barge, qui peut d'ailleurs longer les côtes? Une barge de ce type transporte 500 voitures, l'équivalent de 40 camions.»